

Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum

Good-Practice-Beispiele

Steckbriefe

Good-Practice-Beispiele (Steckbriefe)

Auftraggeber

Deutsche Bundesstiftung Umwelt
An der Bornau 2
49090 Osnabrück

Auftragnehmer

TU Berlin
Institut für Land- und Seeverkehr
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Berlin

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH
Wuppertal

Bearbeitung des Projektmoduls „Good-Practice-Beispiele“
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, Wuppertal

Projektleitung und -bearbeitung
Dipl.-Ing. Carolin Schäfer-Sparenberg

Bearbeitung
Dipl.-Ing. Philipp Hillebrand

Wuppertal, 25. Mai 2011

Wuppertal, 25. Mai 2011

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung.....	9
1.1 Ziel und Aufgabe der Steckbriefe.....	9
1.2 Auswahl der Good-Practice-Beispieltypen und Methodik.....	9
1.3 Räumliche Beschreibung der Gebiete der Good-Practice-Beispiele.....	11
2 Marktbus Losheim am See	14
2.1 Gebiet und Altersstruktur	14
2.2 Beschreibung des Angebots	15
2.2.1 Zielsetzung des Angebots	16
2.2.2 Nutzungsmodalitäten	16
2.2.3 Angebotszeiten	16
2.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge	16
2.3 Betrieb.....	16
2.3.1 Betreiber und weitere Beteiligte	16
2.3.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	17
2.3.3 Kommunikationsstrategien und -instrumente.....	17
2.4 Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz	18
2.5 Gesellschaftliche/soziale Vorteile.....	18
2.6 Auswahlbegründung und Fazit.....	18
2.7 Quellen und weiterführende Literatur.....	19
3 TaxiBus Euskirchen – Beispiel für ein L-Bus-System.....	20
3.1 Gebiet und Altersstruktur	20
3.2 Beschreibung des Angebots	21
3.2.1 Zielsetzung des Angebots	21
3.2.2 Nutzungsmodalitäten	22
3.2.3 Angebotszeiten	22
3.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge	22
3.3 Betrieb.....	22
3.3.1 Betreiber und weitere Beteiligte	22
3.3.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	23
3.3.3 Kommunikationsstrategien und -instrumente.....	23
3.4 Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz	24
3.5 Gesellschaftliche/soziale Vorteile.....	24
3.6 Auswahlbegründung und Fazit.....	24
3.7 Quellen und weiterführende Literatur.....	25
4 Anrufsammeltaxi Losheim am See – Beispiel für ein R-AST-System.....	26

4.1 Gebiet und Altersstruktur	26
4.2 Beschreibung des Angebots	27
4.2.1 Zielsetzung des Angebots	28
4.2.2 Nutzungsmodalitäten	28
4.2.3 Angebotszeiten	28
4.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge	29
4.3 Betrieb.....	29
4.3.1 Betreiber und weitere Beteiligte	29
4.3.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	29
4.3.3 Kommunikationsstrategien und -instrumente.....	30
4.4 Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz	30
4.5 Gesellschaftliche/soziale Vorteile.....	30
4.6 Auswahlbegründung und Fazit.....	31
4.7 Quellen und weiterführende Literatur.....	31
5 MultiBus - Beispiel für ein RF-Bus-System	32
5.1 Gebiet und Altersstruktur	32
5.2 Beschreibung des Angebots	33
5.2.1 Zielsetzung des Angebots	34
5.2.2 Nutzungsmodalitäten	34
5.2.3 Angebotszeiten	35
5.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge	36
5.2.5 Zusatzleistungen	36
5.3 Betrieb.....	37
5.3.1 Betreiber und weitere Beteiligte	37
5.3.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	37
5.3.3 Kommunikationsstrategien und -instrumente.....	40
5.4 Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz	41
5.5 Gesellschaftliche/soziale Vorteile.....	43
5.6 Auswahlbegründung und Fazit.....	44
5.7 Quellen und weiterführende Literatur.....	44
6 RufBus Angermünde und AnrufBus Ostholstein – Beispiele für ein F-Bus-System.....	46
6.1 Gebiet und Altersstruktur	46
6.2 Beschreibung des Angebots	47
6.2.1 Zielsetzung des Angebots	48
6.2.2 Nutzungsmodalitäten	49
6.2.3 Angebotszeiten	49
6.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge	49

6.3	<i>Betrieb</i>	50
6.3.1	Betreiber und weitere Beteiligte	50
6.3.2	Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	50
6.3.3	Kommunikationsstrategien und -instrumente.....	51
6.4	<i>Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz</i>	51
6.5	<i>Gesellschaftliche/soziale Vorteile</i>	53
6.6	<i>Auswahlbegründung und Fazit</i>	53
6.7	<i>Quellen und weiterführende Literatur</i>	53
7	Risches Rollender Supermarkt	55
7.1	<i>Gebiet und Altersstruktur</i>	55
7.2	<i>Beschreibung des Angebots</i>	55
7.2.1	Zielsetzung des Angebots	56
7.2.2	Nutzungsmodalitäten	56
7.2.3	Angebotszeiten	56
7.2.4	Eingesetzte Fahrzeuge	56
7.3	<i>Betrieb</i>	56
7.3.1	Betreiber und weitere Beteiligte	56
7.3.2	Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	56
7.3.3	Kommunikationsstrategien und –instrumente.....	57
7.4	<i>Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz</i>	57
7.5	<i>Gesellschaftliche/soziale Vorteile</i>	58
7.6	<i>Auswahlbegründung und Fazit</i>	58
7.7	<i>Quellen und weiterführende Literatur</i>	58
8	Mobile Bürgerbüros Eschweiler und Bergisch Gladbach	60
8.1	<i>Gebiet und Altersstruktur</i>	60
8.2	<i>Beschreibung des Angebots</i>	62
8.2.1	Zielsetzung des Angebots	62
8.2.2	Nutzungsmodalitäten	62
8.2.3	Angebotszeiten	62
8.2.4	Eingesetzte Fahrzeuge	62
8.3	<i>Betrieb</i>	62
8.3.1	Betreiber und weitere Beteiligte	62
8.3.2	Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	63
8.3.3	Kommunikationsstrategien und –instrumente.....	63
8.4	<i>Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz</i>	63
8.5	<i>Gesellschaftliche/soziale Vorteile</i>	63
8.6	<i>Auswahlbegründung und Fazit</i>	64

8.7	<i>Quelle und weiterführende Literatur</i>	64
9	Mobile Bank	65
9.1	<i>Gebiet</i>	65
9.2	<i>Beschreibung des Angebots</i>	66
9.2.1	Zielsetzung des Angebots	67
9.2.2	Nutzungsmodalitäten	67
9.2.3	Angebotszeiten	67
9.2.4	Eingesetzte Fahrzeuge	67
9.3	<i>Betrieb</i>	67
9.3.1	Betreiber und weitere Beteiligte	67
9.3.2	Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	68
9.3.3	Kommunikationsstrategien und –instrumente.....	69
9.4	<i>Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz</i>	69
9.5	<i>Gesellschaftliche/soziale Vorteile</i>	69
9.6	<i>Auswahlbegründung und Fazit</i>	69
9.7	<i>Quellen und weiterführende Literatur</i>	70
10	Mobiler medizinischer Dienst	71
10.1	<i>Gebiet und Altersstruktur</i>	71
10.2	<i>Beschreibung des Angebots</i>	72
10.2.1	Zielsetzung des Angebots.....	72
10.2.2	Nutzungsmodalitäten.....	73
10.2.3	Angebotszeiten	73
10.2.4	Eingesetzte Fahrzeuge	73
10.3	<i>Betrieb</i>	73
10.3.1	Betreiber und weitere Beteiligte.....	73
10.3.2	Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	73
10.3.3	Kommunikationsstrategien und -instrumente.....	73
10.4	<i>Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz</i>	73
10.5	<i>Gesellschaftliche/ soziale Vorteile</i>	74
10.6	<i>Auswahlbegründung und Fazit</i>	74
10.7	<i>Quellen und weiterführende Literatur</i>	75
11	MarktTreff Schleswig-Holstein	77
11.1	<i>Gebiet und Altersstruktur</i>	77
11.2	<i>Beschreibung des Angebots</i>	79
11.2.1	Zielsetzung des Angebots.....	81
11.2.2	Nutzungsmodalitäten.....	81
11.2.3	Angebotszeiten	81

11.2.4	Eingesetzte Fahrzeuge	81
11.3	Betrieb	81
11.3.1	Betreiber und weitere Beteiligte	81
11.3.2	Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	83
11.3.3	Kommunikationsstrategien und -instrumente	84
11.4	Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz	84
11.5	Gesellschaftliche/soziale Vorteile	85
11.6	Auswahlbegründung und Fazit	85
11.7	Quellen und weiterführende Literatur	85
12	Literaturverzeichnis und weiterführende Literatur	87

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Altersstruktur Gemeinde Losheim im Vergleich zum Bundesdurchschnitt	14
Abb. 2:	Routenplan des Marktbusses Losheim	15
Abb. 3:	Altersstruktur Gemeinde Losheim im Vergleich zum Bundesdurchschnitt	27
Abb. 4:	Übersicht Fahrpreise des AST Losheim	28
Abb. 5:	Bediengebiet und Haltestellen des AST Losheim	29
Abb. 6:	Altersstruktur Bediengebiet MultiBus im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ..	33
Abb. 7:	Entwicklung der MultiBus-Fahrgastnachfrage	39
Abb. 8:	Unterschiedliche Ebenen und Zielgruppen bei der Vermarktung des MultiBusses	40
Abb. 9:	Altersstruktur der Bediengebiete des RufBusses Angermünde und des AnrufBusses Ostholstein im Vergleich zum Bundesdurchschnitt	47
Abb. 10:	Bediengebiete Anrufbus Ostholstein und RufBus Uckermark/ Barnim	47
Abb. 11:	Altersstruktur Stadt Bergisch Gladbach im Vergleich zum Bundesdurchschnitt	61
Abb. 12:	Altersstruktur Stadt Eschweiler im Vergleich zum Bundes- durchschnitt	61
Abb. 13:	Bediengebiet der mobilen Bank Euskirchen	65
Abb. 14:	Verortung der MarktTreffe in Schleswig-Holstein	77
Abb. 15:	Altersstruktur Schleswig-Holsteins im Vergleich zum Bundesdurchschnitt	78
Abb. 16:	Das MarktTreff-Konzept	81
Abb. 17:	Betreiberperspektiven der einzelnen MarktTreff-Modelle	83
Abb. 18:	Umsatzpotentiale der MarktTreff-Modelle	84

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Abgrenzungskriterien siedlungsstruktureller Kreistypen	12
Tabelle 2:	Abgrenzung der Raumkategorien nach Bevölkerungsdichte	13
Tabelle 3:	Gebietsbeschreibung Marktbuss Losheim am See	14
Tabelle 4:	Gebietsbeschreibung TaxiBus Euskirchen	20
Tabelle 5:	Übersicht der Kilometerleistung des TaxiBusses pro Jahr	24
Tabelle 6:	Gebietsbeschreibung Anrufsammeltaxi Losheim am See	26
Tabelle 7:	Kosten, Zuschussbedarf und Kostendeckungsgrad des AST Losheim (Stand 2008)	30
Tabelle 8:	Gebietsbeschreibung MultiBus	32
Tabelle 9:	Übersicht über die Entwicklung der Bedienzeiten des MultiBusses	36
Tabelle 10:	Entwicklung der Wirtschaftlichkeit des MultiBusses	38
Tabelle 11:	Jährliche Fahrleistung und Fahrgastaufkommen bei Linienverkehr und MultiBus in den Betriebsjahren 2004 und 2005	42
Tabelle 12:	Gesamtemissionen von Linienbus und MultiBus in den Betriebsjahren 2004 und 2005	43
Tabelle 13:	Gebietsbeschreibung RufBus Angermünde und AnrufBus Ostholstein	46
Tabelle 14:	Entwicklung der AnrufBus-Fahrgastnachfrage (Ostholstein)	48
Tabelle 15:	Entwicklung von Einnahmen, Fahrpreis und Fahrpreiskalkulation (AnrufBus Ostholstein)	51
Tabelle 16:	Übersicht der Kilometerleistung AnrufBus Ostholstein 2007 - 2009	52
Tabelle 17:	Gebietsbeschreibung Risches Rollender Supermarkt	55
Tabelle 18:	Gebietsbeschreibung Mobile Bürgerbüros Eschweiler und Bergisch Gladbach	60
Tabelle 19:	Gebietsbeschreibung Mobile Bank Euskirchen	66
Tabelle 20:	Gebietsbeschreibung AGnES	71
Tabelle 21:	Gebietsbeschreibung MarktTreff Schleswig-Holstein	78

1 Einführung

Der ÖPNV sieht sich infolge der allgemeinen demographischen Entwicklung und dem Verlust von Arbeitsplätzen in ländlichen Räumen, wodurch wiederum gerade die jüngere erwerbstätige Bevölkerung in die Verdichtungsräume abwandert, schwierigen Rahmenbedingungen gegenüber. Als Folge dieser allgemein zu beobachtenden Entwicklung nimmt die Siedlungsdichte in ländlichen Räumen weiter ab, die Versorgungsstrukturen dünnen aus und die Verkehrsbeziehungen entwickeln sich zunehmend disperser. Die Folge ist, dass es immer schwieriger wird, die Verkehrsnachfrage zu bündeln und ein wirtschaftlich vertretbares und gleichzeitig auf die Kundenwünsche abgestimmtes ÖPNV-Angebot anzubieten. Abseits des konventionellen Linienbetriebs werden Lösungen entwickelt, die flexibler auf die Kundenbedürfnisse abgestimmt sind und gleichzeitig auch zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten durchgeführt werden können. Dabei gilt zu beachten, dass es kein Allheilmittel für nachfrageschwache, ländliche Räume gibt, sondern jeweils Einzelfalllösungen entwickelt werden müssen. Dennoch gibt es bereits einige bewährte Beispieltypen, die sich zwar hinsichtlich der verkehrlichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Einsatzgrenzen unterscheiden und für verschiedene Raumsituationen geeignet sind, die jedoch grundsätzlich Wege aufzeigen, wie in nachfrageschwachen Räumen ein Angebot bereitgestellt werden kann, durch das die Bevölkerung aus den nachfrageschwachen Räumen ein Zugang zu kulturellen und sportlichen Angeboten, Verwaltungseinrichtungen, Leistungen der Versorgung und des Bildungswesen sowie zur sozialen und technischen Infrastruktur ermöglicht werden kann.

Das folgende Projektmodul bereitet zehn Good-Practice-Beispieltypen auf und bietet so einen anschaulichen Überblick über die Breite alternativer Mobilitätsansätze. Die Bearbeitung erfolgt durch das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie, welches auf Basis diverser Projekte aus den letzten Jahren über umfangreiche Kenntnisse und vielfältige Kontakte zu Good-Practice- und Best-Practice-Beispielen im ländlichen Raum verfügt (vgl. Wuppertal Institut 2004a-d; Wuppertal Institut 2005a; BMVBS/BBSR 2009a-b).

1.1 Ziel und Aufgabe der Steckbriefe

Ziel der Good-Practice-Steckbriefe ist es, einen Überblick über die Breite der alternativen Mobilitätsansätze zu bieten. Die Bandbreite reicht in diesem Kontext vom Abhol-service bis zu Bringdiensten, von Produkten bis hin zu Dienstleistungen.

Die Steckbriefe liefern EntscheidungsträgerInnen Anregungen und Argumentationshilfen für die Beantragung und Folgenabschätzung von neuen Angeboten. Ferner bilden sie eine Basis für den nachfolgenden MultiplikatorInnen-Workshop, um innovative Kommunikationsstrategien in diesem Feld zu entwickeln.

1.2 Auswahl der Good-Practice-Beispieltypen und Methodik

Zur Aufbereitung der folgenden Steckbriefe sind folgende Arbeitsschritte durchgeführt worden:

1. Auswahl der Good-Practice-Beispiele
2. Literaturrecherche
3. Befragung von ExpertInnen
4. Aufbereitung der Steckbriefe

Auswahl der Good-Practice-Beispiele

Zu Beginn der Auswahl konkreter Praxisbeispiele stand die Überlegung, welche Art von Praxisbeispielen in Form von Steckbriefen aufbereitet werden sollten. Ziel der Auswahl war es, eine Bandbreite möglichst vielfältiger Beispiele zu berücksichtigen.

Dabei sollten sowohl Mobilitätsangebote, die den Menschen zum Produkt bringen, ebenso wie Dienstleistungen, die das Produkt zum Menschen bringen, berücksichtigt werden. Betrachtet werden etablierte Praxisbeispiele, die bereits vielfach in Deutschland Anwendung finden, ebenso wie neuere Formen von Mobilitätsangeboten bzw. Dienstleistungen für mobilitätseingeschränkte Personen. Neben Beispielen, die in ländlichen Regionen mit geringer Einwohnerdichte verortet sind, werden auch Beispiele in Betracht gezogen, die bislang eher im städtischen Raum zu finden sind, aber auf ländliche Regionen übertragbar sind.

In enger Abstimmung mit der TU Berlin wurden folgende Beispieltypen festgelegt:

- a) Mobilitätsangebote: Menschen zum Produkt bzw. zur Dienstleistung
 - Marktbus: Zweckgebundener Bus im Linienbetrieb mit Haltestellenbedien-
ung, fahrplangebunden, zu ermäßigten Fahrpreisen
 - L-Bus: Anrufbus im Bedarfslinienbetrieb, mit Haltestellenbedien-
ung, fahrplangebunden, bedarfsabhängig
 - R-AST: Anrufsammeltaxi im Richtungsbandbetrieb, Haltestellenbedien-
ung mit Ausstieg an der Haustür, fahrplangebunden, bedarfsabhängig
 - RF-Bus: Anrufbus im Flächenbetrieb ohne Haustürbedien-
ung, ausschließ-
lich Haltestellenbedien-
ung, fahrplanungebunden, bedarfsabhängig
 - F-Bus: Anrufbus im Flächenbetrieb, Haustürbedien-
ung, fahrplanungebunden, bedarfsabhängig
- b) Dienstleistungen: Produkte bzw. Dienstleistungen für (mobilitätseingeschränkten) Personen
 - Rollender Supermarkt: Verbesserung eigenständiger Grundversorgung in
unterversorgten Regionen, Vollsortimenter, feste Route und fester Zeitplan,
 - Mobiles Bürgerbüro: Verwaltungsdienstleistungen in öffentlichen Einrichtun-
gen, fester Zeit- und Ortsplan
 - Mobile Bankfiliale: Abwicklung von Bankgeschäften in unterversorgten Re-
gionen, fester Zeitplan und feste Route
 - Mobiler medizinischer Dienst: mobile medizinische Leistung in hausärztlich
unterversorgten Regionen, hausärztliche Leistungen durch Arzthelfer/in mit
Zusatzausbildung, telefonische Terminabsprache
 - Markt-Treff: vereint viele Angebote und Dienstleistungen (z.B. Lebensmittel,
Gastronomie, Post- und Behördendienstleistungen, Kursangebote) unter ei-
nem Dach und ersetzt so weitere Wege in das nächste Grundzentrum

Im Anschluss der Auswahl möglicher Beispieltypen erfolgte die Auswahl konkreter Praxisbeispiele für den jeweiligen Beispieltyp (vgl. Kapitel 2-11).

Literatur- und Internetrecherche

Parallel sowie im Anschluss zum Arbeitsschritt „Auswahl der Good-Practice-Beispiele“ wurde eine Literatur- und Internetrecherche durchgeführt, auf deren Grundlage entsprechende Steckbriefe zu den einzelnen Praxisbeispielen entwickelt wurden.

Befragung von Expertinnen und Experten

Während zunächst geplant war, die Steckbriefe im Wesentlichen aufgrund der Informationen der Literatur- und Internetrecherche zu erstellen und nur bei ausgewählten Fallbeispielen durch eine gezielte telefonische Befragung von Expertinnen und Experten zu ergänzen, stellte sich im Verlauf des Projektes heraus, dass es insbesondere bei den Praxisbeispielen „Produkte bzw. Dienstleistungen für (mobilitätseingeschränkten) Personen“ notwendig war, grundsätzlich ausführlichere telefonische ExpertInnen-Interviews durchzuführen. Hierzu wurde zunächst ein Gesprächsleitfaden entwickelt, der jedoch im Einzelfall an das jeweilige Praxisbeispiel angepasst wurde, da die Informations- und Datengrundlage auf Basis der Literatur- und Internetrecherche unterschiedlich war.

Die durchgeführten Gespräche lieferten wertvolle Informationen, dennoch waren insbesondere Daten zur Abschätzung der Umwelt- und Klimawirkung auch auf Basis der ExpertInnen-Interviews kaum zu erhalten, so dass hier nur qualitative Einschätzungen gegeben werden können.

Aufbereitung der Steckbriefe

Auf Basis der vorliegenden Informationen konnten Steckbriefe zu zehn Beispieltypen entwickelt werden:

- Marktbus Losheim am See als Beispiel für ein zweckgebundenes Linienbusangebot zu ermäßigten Fahrpreisen
- TaxiBus Euskirchen als Beispiel für ein L-Bus-System
- Anrufsammeltaxi Losheim am See als Beispiel für ein R-AST-System
- MultiBus als Beispiel für ein RF-Bus-System
- RufBus Angermünde und AnrufBus Ostholstein als Beispiele für ein F-Bus-System
- Risches Rollender Supermarkt als Beispiel für eine Dienstleistung bei der die Produkte zu den Menschen gebracht werden
- Mobile Bürgerbüros Eschweiler und Bergisch Gladbach
- Mobile Bankfiliale der Kreissparkasse Euskirchen
- AGnES als Beispiel für einen mobilen medizinischen Dienst
- Markt-Treff Schleswig-Holstein

1.3 Räumliche Beschreibung der Gebiete der Good-Practice-Beispiele

Das Forschungsprojekt „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“ legt seinen geographischen Fokus auf den ländlichen Raum. Der ländliche Raum ist dabei eine Raumkategorie, die nach dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) den verdichteten Räumen sowie den Agglomerationsräumen gegenübersteht.

Die in der vorliegenden Analyse beschriebenen Auswertungen gebrauchen als räumliches Analysemuster vorwiegend die siedlungsstrukturellen Kreistypen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im BBR sowie deren Zusammenfassung auf die drei Kreistypen Kernstädte, verdichtete Kreise und ländliche Kreise (Website BBSR im BBR).

Diese drei aggregierten Kreistypen, die auch als Regionstypen bezeichnet werden, werden durch Addition der folgenden Kreistypen (vgl. Tabelle 1) gebildet:

- Kernstädte (Kreistypen 1+5)
- Verdichtete Kreise (Kreistypen 2+3+6)
- Ländliche Kreise (Kreistypen 4+7+8+9)

Die siedlungsstrukturellen Kreistypen unterscheiden Regionen nach Kernstädten und Kreisregionen. Die Kreistypen weisen in diesem Zusammenhang kreisfreie Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern als Kernstädte aus. Kreisfreie Städte mit einer geringeren Einwohnerzahl fasst die Typisierung mit ihrem Umland zu Kreisregionen zusammen (BBSR 2010: 457f).

Die Einteilung der Kreise und Kreisregionen geschieht außerhalb der Kernstädte nach der Bevölkerungsdichte. Zur Berücksichtigung des großräumigen Kontextes, werden Kreise und Kreisregionen in der Folge nach ihrer Lage im jeweiligen siedlungsstrukturellen Regionstyp unterteilt. Diese Systematisierung trägt dem Gedanken Rechnung, dass aktuelle und sich in der Zukunft entwickelnde Lebensbedingungen in den Kreisen auch erheblich an die Struktur der jeweiligen Region gebunden sind (ebenda).

Die sich aus dieser Überlegung heraus ergebenden neun siedlungsstrukturellen Kreistypen differenziert die nachfolgende Tabelle näher aus.

Tabelle 1: Abgrenzungskriterien siedlungsstruktureller Kreistypen

Regionsgrundtyp 1: Agglomerationsräume
Kreistyp 1: Kernstädte Kreisfreie Städte über 100.000 Einwohner
Kreistyp 2: Hochverdichtete Kreise Kreise mit einer Dichte über 300 Einwohner/km ²
Kreistyp 3: Verdichtete Kreise Kreise mit einer Dichte über 150 Einwohner/km ²
Kreistyp 4: Ländliche Kreise Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte unter 150 Einwohner/km ²
Regionsgrundtyp 2: Verstädterte Räume
Kreistyp 5: Kernstädte Kreisfreie Städte über 100.000 Einwohner
Kreistyp 6: Verdichtete Kreise Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte über 150 Einwohner/km ²
Kreistyp 7: Ländliche Kreise Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte unter 150 Einwohner/km ²
Regionsgrundtyp 3: Ländliche Räume
Kreistyp 8: Ländliche Kreise höherer Dichte Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte über 100 Einwohner/km ²
Kreistyp 9: Ländliche Kreise geringerer Dichte Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte unter 100 Einwohner/km ²

Quelle: Website BBSR

Bei der hier vorliegenden Untersuchung ist zu bedenken, dass ländliche geprägte Regionen aufgrund des großräumigen Kontextes nicht zwingend als ländlicher Kreis bzw. ländlicher Raum eingestuft werden, sondern auch beispielsweise als verdichtete Kreise oder verstädterter Raum bezeichnet werden, wenn beispielsweise die Nähe zu Ballungsräumen besteht. Beispiel: Der Kreis Euskirchen mit 154 EW/km² wird aufgrund seiner Nähe zum Köln-Bonner-Raum als verdichteter Raum im Agglomerationsraum eingestuft.

Im Projektmodul „Good-Practice-Steckbriefe“ werden Praxisbeispiele betrachtet, die sich nicht nur überwiegend auf den ländlichen Raum, sondern in erster Linie auf nachfrageschwache Räume beziehen. Als Leitindikator für nachfrageschwache Räume mit einer besonderen Eignung für flexible Mobilitätskonzepte wurde die Bevölkerungsdichte bestimmt (BBSR/BMVBS 2009b).

Nach der Systematik des BBR werden die Räume unterschiedlicher Bevölkerungsdichte wie folgt abgegrenzt:

Tabelle 2: Abgrenzung der Raumkategorien nach Bevölkerungsdichte

Bevölkerungsdichte	Raumkategorie
bis unter 50 EW/km ²	Sehr dünn besiedelter Raum
50 bis unter 100 EW/km ²	Dünn besiedelter Raum
100 bis unter 200 EW/km ²	Gering verdichteter Raum
200 bis unter 500 EW/km ²	Verdichtungsrandzone
500 bis unter 1.000 EW/km ²	Verdichtungsraum
1.000 und mehr EW/km ²	Verdichtungskern

Quelle: BBR-Raumordnungsbericht 2005

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit werden nachfrageschwache Räume durch eine Bevölkerungsdichte von weniger als 200 EW/km² definiert. Nachfrageschwache Räume sind abgesehen von der Bevölkerungsdichte zusätzlich durch einen höheren Anteil älterer und einem geringeren Anteil jüngerer Menschen sowie durch Bevölkerungsverluste gekennzeichnet.

Bei der Beschreibung der einzelnen Praxisbeispiele erfolgt eine kurze Gebietsbeschreibung, die zur besseren Einordnung der betrachteten Räume eine kurze tabellarische Übersicht hinsichtlich Einwohnerzahl, Fläche, Einwohnerdichte sowie BBR-Stadt- und Gemeindeeinstufung bzw. BBR-Raumkategorie beinhaltet.

2 Marktbus Losheim am See

Zweckgebundenes Linienbusangebot zu ermäßigten Fahrpreisen

2.1 Gebiet und Altersstruktur

Angeboten wird der Marktbus Losheim im Kernort Losheim am See und seiner Umgebung. Das Bediengebiet gehört zum Landkreis Merzig-Wadern. Dieser zählt eine Fläche von 555,13 km². Die Bevölkerungsdichte liegt bei 189 Einwohnern je km² (Website Landkreis Merzig-Wadern). Das BBR stuft den Landkreis mit seiner Nähe zu Saarbrücken als verdichteten Kreis im Agglomerationsraum ein (Website BBSR im BBR).

Tabelle 3: Gebietsbeschreibung Marktbus Losheim am See

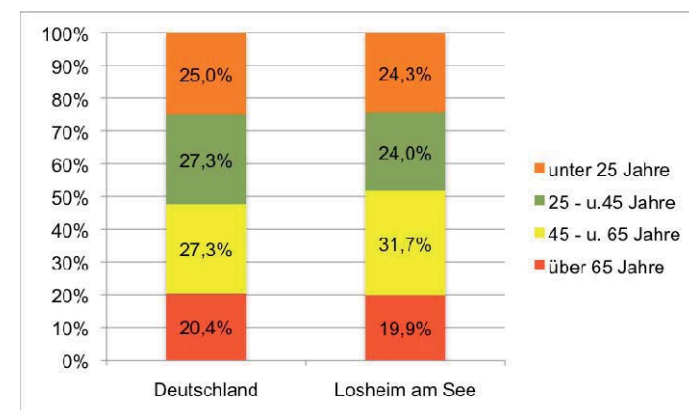
Gebiet	Landkreis Merzig-Wadern	Gemeinde Losheim
Einwohnerzahl	105.151*	16.543**
Fläche in km ²	555,13*	96,8**
Einwohnerdichte in EW/km ²	189*	171**
BBR-Stadt- und Gemeindeeinstufung***	nicht anwendbar, da Kreisebene	große ländliche Gemeinde
BBR-Raumkategorie***	verdichteter Kreis im Agglomerationsraum	nicht anwendbar, da Gemeindeebene

Quellen: * Website Landkreis Merzig-Wadern

** Website Gemeinde Losheim (Stand 2008)

*** Website BBSR im BBR

Abb. 1: Altersstruktur Gemeinde Losheim im Vergleich zum Bundesdurchschnitt



Quelle: Stadt Losheim; destatis

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie

Die Gesamtgemeinde Losheim am See weist eine Einwohnerschaft von 16.543 Menschen auf. Im Kernort leben 5.000 Bürgerinnen und Bürger. Bei der Gemeinde Losheim handelt es sich um ein Grundzentrum mit einer Bevölkerungsdichte von 171 Einwohnern pro km² (Stand 2008) (Website Gemeinde Losheim).

Die disperse Siedlungsstruktur in der Gesamtgemeinde Losheim am See weist einen Rückgang der Nahversorgungsmöglichkeiten in den zwölf kleinen Ortsteilen auf, was sich insbesondere für wenig mobile Bevölkerungsgruppen besonders nachteilig auswirkt (Interview Kiefer). Die teils ungenügende ÖPNV-Anbindung von einigen Ortsteilen an den Kernort verstärkt diese Problematik. Ebenso sorgt die Existenz eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes auf der „grünen Wiese“ für einen Bedeutungsverlust des Ortszentrums (Kiefer 2006).

Nachdem ab dem Jahr 1999 einzelne Ortsteile nur sehr schlecht vom ÖV bedient wurden (Routen 1 und 2), wurde das Angebot im Jahr 2001 aufgrund einer entsprechenden Fahrgastnachfrage auf die anderen Ortsteile der Gemeinde Losheim am See in Form von so genannten „Marktfahrten“ durch zu diesem Zeitpunkt bereits fahrplanmäßig verkehrende Linienbusse ausgedehnt (Interview Kiefer).

2.2 Beschreibung des Angebots

Die Gemeinde Losheim am See bietet montags und freitags, d.h. an den Markttagen des Ortes, regelmäßige Busverbindungen zum besonderen Fahrpreis von lediglich 50 Cent an, um den Menschen in den unterversorgten, der Gemeinde zugehörigen Ortschaften eine preisgünstige und möglichst unkomplizierte Versorgung zum Kernort Losheim mit seinen Einzelhandelsgeschäften zu ermöglichen (Kiefer 2006).

Abb. 2: Routenplan des Marktbusse Losheim



Quelle: Website Marktbus Losheim

Die Fahrzeuge verkehren generell fahrplangemäß zwischen den Haltestellen. Die Fahrpläne der einzelnen Routen sind sowohl an den Haltestellen als auch im Internet (Website Marktbus Losheim) einsehbar.

Die Rückfahrt aus dem Kernort Losheim in die Ortsteile erfolgt nach etwa zwei bis drei Stunden Aufenthalt (vgl. auch Bedienzeiten) (Interview Kiefer).

Das Angebot wird insbesondere durch nicht-automobile Menschen genutzt. Es sind zumeist Frauen ab 65 Jahren, die mit dem Marktbus in den Kernort fahren, um dort Besorgungen bzw. Erledigungen zu tätigen (Einkauf, Arztbesuch etc.) (ebenda).

2.2.1 Zielsetzung des Angebots

- Anbindung der kleinen Vororte Losheims an den Kernort mittels regelmäßiger Busverbindungen zur Sicherung der Lebensmittelversorgung für weniger mobile Bevölkerungsgruppen
- Kundenbindung für den Einzelhandel, der mit seiner finanziellen Unterstützung das Angebot erst ermöglicht (Interview Kiefer).

2.2.2 Nutzungsmodalitäten

Die Fahrzeuge verkehren nach einem festen Fahrplan zwischen den Haltestellen und enden auch wieder dort. Der Fahrpreis liegt bei 50 Cent (Stand: 2011) (Interview Kiefer).

2.2.3 Angebotszeiten

Angeboten werden die Fahrten montags und freitags, jeweils zwischen 8.00 und 9.30 Uhr von allen Ortsteilen aus in den Kernort Losheim. Ziele sind der an diesen Tagen im Kernort Losheim stattfindende Wochenmarkt sowie auch ein Einzelhandel-Vollsortimenter und ein Baumarkt, die in der Nähe des Kernortes auf der „grünen Wiese“ angesiedelt sind. Die Rückfahrt erfolgt, je nach Route, zwischen 10.45 und 12.00 Uhr (Website Marktbus Losheim).

2.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge

Hinsichtlich der eingesetzten Fahrzeuge ist keine signifikante Einsparung von CO₂-Emissionen zu erwarten, da im Zuge des Marktbusangebots keine besonders verbrauchsarmen Fahrzeuge eingesetzt werden.

Auf den Routen 1 und 2 werden Kleinbusse eingesetzt. Die Route 6 befährt ein Kleinbus des lokalen Anrufsammeltaxis.

Die Bedienung der übrigen Routen übernehmen fahrplanmäßig bereits verkehrende Linienbusse als so genannte „Marktfahrten“.

Bei den Fahrzeugen handelt es sich, neben den nicht näher beschriebenen Kleinbussen, um die regulären Niederflurbusse des örtlichen Verkehrsbetriebes. Es handelt sich um Fahrzeuge vom Typ Setra S 415NF, angetrieben von einem Euro 4 (BlueTEc 4) - 6-Zylinder-Dieselmotor von Mercedes-Benz mit 299 PS (220 kW) und einem Hubraum von 11.967 cm³. Diese Fahrzeuge verzeichnen einen Verbrauch von rund 30 Litern auf 100 Kilometern (Website Setra). Die Kilometerleistung auf den sechs Marktbusrouten beträgt jährlich rund 15.000 Kilometer (Interview Kiefer).

2.3 Betrieb

2.3.1 Betreiber und weitere Beteiligte

Betreiber des Angebotes ist die Gemeinde Losheim am See unter Beteiligung verschiedener ortsansässiger Sponsoren. Als erforderliche Rahmenbedingung kommt es zur Mitwirkung der regionalen Busgesellschaft als Linienkonzessionär. Der Marktbus wird im Rahmen der bestehenden Linienkonzessionen (§ 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)) als separater (neuer) Kurs (Marktbus) oder als Marktfahrt mittels eines bereits bestehenden Kurses betrieben. Initiator des Projektes war die Gemeinde Losheim (Interview Kiefer).

Der Marktbus ist mit einem Fahrpreis von lediglich 50 Cent ein Zuschussgeschäft. Aus diesem Grund war die „kreative Erschließung von neuen Finanzierungsquellen“ (Interview Kiefer) erforderlich (Sponsoren, Spenden), so dass sich die Gemeinde mit den lokalen Akteuren, insbesondere dem Einzelhandel, austauschte und die Möglichkeiten einer Unterstützung und des gegenseitigen Gewinns am Marktbus erörterte. Erst die

finanzielle Beteiligung des großen Einzelhandelbetriebs ermöglichte die Durchführung des Marktbusses. Auch die Kooperation mit Linienkonzessionären und Taxigewerbe ist erforderlich. Dies gilt ebenso für die Akzeptanz der Betreiber der lokalen Busgesellschaften (Interview Kiefer).

Die Fahrpreise sowie die Tarif- und Beförderungsbedingungen können von den Verkehrsunternehmen selbständig festgelegt werden, da diese die Tarifhoheit für den konzessionierten Linienweg inne haben. Für den Straßenpersonenverkehr sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen im Personenbeförderungsgesetz definiert. Damit die Fahrpreise dennoch nicht willkürlich festgelegt werden, hat der Gesetzgeber in §39 des PBefG das Genehmigungsverfahren für den Tarif geregelt. So bedürfen nach §39 (1) PBefG die Beförderungsentgelte und deren Änderungen das Einverständnis der Genehmigungsbehörde. Der günstige Fahrpreis ist im Falle des Marktbusses vorrangig deshalb möglich, da es im strengen Sinne keinen genehmigten Fahrpreis von 50 Cent gibt. Im Einvernehmen mit dem Unternehmen wird der geltende Tarif lediglich zeitverzögert entrichtet. Erhöhen werden im Bus 50 Cent, während die Gemeinde Losheim die Differenz zum genehmigten Tarif nachzahlt. Diese Differenz wird der Gemeinde in Rechnung gestellt (ebenda).

2.3.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Obwohl der Losheimer Marktbus in manchen Betriebsjahren einen Kostendeckungsgrad von 40 Prozent erreichen konnte, ist die Realisierung dieses freiwilligen Angebotes der Gemeinde ohne deren Hilfe sowie die finanzielle Unterstützung von Sponsoren nicht möglich. Die Finanzierung des Marktbusses erfolgt anteilig durch die Gemeinde, eine ortsansässige Handelskette sowie durch weitere Sponsoren aus dem Kernort (Kiefer 2006). In diesem Zusammenhang beteiligt sich am Ausgleich des Betriebsdefizites die Gemeinde Losheim am See mit einem Sockelbetrag von 5.000 Euro jährlich. Dies entspricht einem Anteil von ungefähr 30 Prozent (Interview Kiefer). Als Sponsoren unterstützen einheimische Händler den Marktbus. Entsprechend seinem Anteil an der Nachfrage trägt der große Supermarkt (Globus-Handelskette) über 40 Prozent des Betriebsdefizits¹, während weitere 30 Prozent von den Sponsoren, vorwiegend aus dem Einzelhandel aus Losheim getragen werden, die ihrerseits von den Kunden aus den Vororten profitieren können (Kiefer 2006).

Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad lag 2009/ 2010 bei 26 Prozent. Ökonomisch und politisch wird die Finanzierung bei einem Kostendeckungsgrad von etwa 15 Prozent kritisch (Interview Kiefer).

Zwischen 1999 und 2004 nutzten fast 38.000 Menschen den Marktbus (Kiefer 2006). Der Kundenzuspruch blieb in den letzten Jahren konstant. Nutzten im Jahr 2005 insgesamt 8.000 Menschen das Marktbusangebot, so waren 2009 rund 7.600 Fahrten zu verzeichnen (Interview Kiefer).

2.3.3 Kommunikationsstrategien und -instrumente

Der Fahrplan des Marktbusses ist im regelmäßig erscheinenden amtlichen Bekanntmachungsblatt enthalten sowie ferner auf der Homepage (Website Marktbus Losheim) einsehbar. Das Angebot wird zudem über die lokale Presse sowie von den beteiligten Einzelhändlern beworben (Interview Kiefer).

¹ Dieser Umstand sorgt dafür, dass der großflächige Einzelhandelsbetrieb auf der „grünen Wiese“, dessen Existenz ein wesentlicher Grund für den Bedeutungsverlust des Ortszentrums darstellt, als ein Hauptgeldgeber (seinem Anteil an der Nachfrage entsprechend) das Angebot des Marktbusses erst ermöglicht.

2.4 Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz

Im Vordergrund des Marktbusses Losheim steht, ein Angebot regelmäßiger Busverbindungen zum Kernort zu bieten, um die Lebensmittelversorgung für weniger mobile Bevölkerungsgruppen in den unterversorgten Vororten Losheims sicherzustellen. Ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz stand bei der Entwicklung des Angebots nicht im Vordergrund.

Die Einsparung der Pkw-Fahrten von Einzelpersonen zum Supermarkt ist gegeben, fällt jedoch nicht signifikant aus, da sich das Angebot insbesondere an Menschen richtet, die nicht oder nur wenig über ein Auto verfügen können. Zu beachten ist, dass das Angebot die Erfordernis zu Hol- und Bringdiensten Dritter, etwa von Verwandten und Bekannten, reduziert. Diese Fahrten lassen sich jedoch nicht quantifizieren, da es kaum einzuschätzen ist, ob die Waren extra beschafft oder auf einer ohnehin ausgeführten Fahrt mitgebracht werden.

2.5 Gesellschaftliche/soziale Vorteile

Der Marktbus Losheim erfüllt in seinem Bedienungsgebiet wesentliche Funktionen der Daseinsvorsorge und trägt zur Steigerung der regionalen Mobilität bei. Das Angebot ermöglicht vielen bislang mobilitätseingeschränkten Menschen den Zugang zu Gesundheits- und Versorgungsangeboten in der Umgebung. So werden Belastungen durch private Bring- und Holdienste reduziert und die persönliche Selbständigkeit von Dritten gefördert. Zudem trägt das Angebot zum sozialen Kontakt der Menschen bei, etwa wenn diese an der Haltestelle, während der Fahrt oder auf dem Marktplatz ins Gespräch kommen.

Bestünde das Angebot des Marktbusses nicht, so schätzt Dr. Josef Kiefer von der Gemeinde Losheim am See ein, dass es zu einer Unterversorgung von Bevölkerungsgruppen mit nur geringer Autoverfügbarkeit käme, bzw. dass der Bedarf an Hol- und Bringdiensten Dritter, etwa von Verwandten und Bekannten, anstiege (Interview Kiefer).

2.6 Auswahlbegründung und Fazit

Die Besonderheit des Marktbusses Losheim besteht darin, dass ein konventioneller Linienbetrieb durch kleinere Modifikationen (Zweckgebundenheit und finanzielle Beteiligung Dritter) zu deutlich ermäßigten Fahrpreisen angeboten werden kann. Hierdurch trägt der Marktbus dazu bei, zweckspezifische Mobilitätsdefizite (Einkaufsverkehr an Markttagen) abzubauen. Er konnte sich seit seiner Initiierung im Jahre 1999 über mehrere Jahre positiv entwickeln und das Bediengebiet aufgrund einer bestehenden Nachfrage von den ursprünglich angefahrenen gemeindezugehörigen Dörfern – mit besonderen Versorgungsdefiziten sowie einer unzureichenden ÖPNV-Anbindung – auf weitere Ortsteile ausdehnen, die ebenfalls eine defizitäre Nahversorgungssituation aufweisen.

Erforderlich zur Durchführung des Marktbusses ist - neben der Akzeptanz der Kundinnen und Kunden - die Unterstützung von Sponsoren, die dieses Angebot erst ermöglichen. Ebenso bedeutsam ist der politische Wille zur Durchsetzung des mobilen Angebotes. Gegen den Willen von Politik und Verkehrsbetrieb ist das Angebot nicht durchführbar. Die nur geringe Beteiligung der Kommune (5.000 Euro jährlich) trägt wesentlich zu der politischen Durchführbarkeit bei (Interview Kiefer).

Insgesamt ist der Marktbus ein positives Beispiel für die Zusammenarbeit von Kommune, Verkehrsbetrieben und Einzelhandel zur Verbesserung der Nahversorgungsmöglichkeiten der Bevölkerung Losheims.

2.7 Quellen und weiterführende Literatur

Interview Dr. Josef Kiefer, Gemeinde Losheim am See, 11.08.10

Beckmann, Ralf (2007): Nahversorgung als Basis der Zentrenbildung. Aktuelle Modelle, Strategien und Konzepte gegen wegbrechende Handels- und Dienstleistungsnutzung. Berlin (DSSW-Leitfaden, 56).

BMVBS/BBSR (Hg.) (2009a): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV - Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Bonn

Kiefer, Josef (2006): Der Marktbus als Frequenzbringer – eine Initiative des Einzelhandels und der Gemeinde Losheim am See

Website BBSR im BBR:

http://www.bbsr.bund.de/nn_103086/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Werkzeuge/Raumabgrenzung/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Kreistypen/kreistypen.html (Zugriff am 15.07.10)

Website destatis:

<http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/Content75/AltersgruppenFamilienstand,templateId=renderPrint.psml> (Zugriff am 08.08.10)

Website Landkreis Merzig-Wadern:

<http://www.landkreis-merzig-wadern.de/> (Zugriff am: 11.08.10)

Website Losheim am See:

<http://www.losheim-stausee.de/gemeinde-losheim/marktbus.html> (Zugriff am: 11.08.10)

Website Marktbus Losheim Fahrplan:

<http://www.losheim-stausee.de/gemeinde-losheim/marktbus.html> (Zugriff am: 11.08.10)

Website Setra: <http://www.setra.de/#/de/products/multiclass/s415nf/techdetails> (Zugriff am: 11.08.10)

3 TaxiBus Euskirchen – Beispiel für ein L-Bus-System

Flexible Bedienungsformen – Der Anrufbus im Bedarfslinienbetrieb mit Haltestellenbedienung und Fahrplanbindung

3.1 Gebiet und Altersstruktur

Das Bedienungsgebiet umfasst den gesamten Kreis Euskirchen, einen der größten Flächenkreise in Nordrhein-Westfalen. Mit Euskirchen, Schleiden und Mechernich liegen drei Mittelzentren sowie acht Grundzentren² im Bedienungsgebiet des TaxiBusses (BMVBS/BBSR 2009b: 31). Der Kreis Euskirchen verfügt über eine Einwohnerdichte von 154 Einwohnern pro km². In den Kommunen im südlichen Kreisgebiet liegt die Einwohnerdichte deutlich darunter, z.B. Dahlem bei nur 44 Einwohnern pro km² (Interview Blindert/ Keil). Strukturanalysen zeigen ein starkes Nord-Süd-Gefälle innerhalb des Kreises auf (Schmidt 2004: 70f). Daten zur Altersstruktur im Bediengebiet des TaxiBusses liegen nicht vor.

Den südlichen Teil des Kreises, der über die Voreifel bis in die hohe Eifel hineinreicht, prägen in erster Linie Landwirtschaft und Waldflächen, bei einer niedrigen Bevölkerungsdichte (durchschnittlich 104 Einwohner pro km²) sowie teilweise unterversorgten Räumen und einer vor Einführung des TaxiBusses nicht ausreichenden ÖPNV-Anbindung einiger Ortschaften (Schmidt 2004: 70f). Die ÖPNV-Infrastrukturausstattung des Kreises ist weitgehend auf die Kernorte konzentriert (BMVBS/BBSR 2008: 87).

Tabelle 4: Gebietsbeschreibung TaxiBus Euskirchen

Gebiet	Kreis Euskirchen
Einwohnerzahl	192.325*
Fläche in km ²	1.250*
Einwohnerdichte in EW/km ²	154*
BBR-Stadt- und Gemeindeeinstufung	nicht anwendbar, da Kreisebene
BBR-Raumkategorie**	verdichteter Kreis im Agglomerationsraum

Quellen:

* Website Kreis Euskirchen Statistik (Stand 2009)

** Website BBSR im BBR

² Zülpich, Weilerswist, Kall, Hellenthal, Dahlem, Blankenheim, Bad Münstereifel, Nettersheim

3.2 Beschreibung des Angebots

Der ländlich geprägte Kreis Euskirchen wird durch einen differenzierten Angebotsmix im ÖPNV erschlossen. Hierzu gehören die Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), eine Schnellbuslinie, Regionalbuslinien sowie TaxiBus- und AST-Verkehre. Insbesondere die alternativen Bedienungsformen TaxiBus und Anrufsammeltaxi werden in der ländlichen Region des Südkreises eingesetzt und sichern dort die Mobilität. Durch diesen Angebotsmix kann annähernd flächendeckend ein Stundentakt im Kreis Euskirchen angeboten werden (Interview Blindert/Keil).

Der Name TaxiBus ist aus zwei Teilen zusammengesetzt: Vom Linienbus hat der TaxiBus die Eigenschaft des festen Linienwegs mit Fahrplan und regulären Haltestellen, vom Taxi, dass er nur auf Vorbestellung verkehrt (Websites Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) und TaxiBus Euskirchen). Die Haltestellen werden allerdings nur bedient, wenn ein Fahrgast seinen Einstiegswunsch angemeldet hat oder an der entsprechenden Haltestelle aussteigen möchte (Bedarfslinienbetrieb) (BMVBS/BBSR 2009a: 30).

Die flächendeckende Einführung des TaxiBus-Verkehrs wurde durch die Kreispolitik in Kooperation mit dem Unternehmen RVK im Jahr 2001 beschlossen. Der TaxiBus wurde im Januar 2002 auf insgesamt 21 Linien im Kreis Euskirchen eingerichtet. Inzwischen bestehen insgesamt 25 TaxiBus-Linien (Interview Blindert/Keil).

Durch die Einführung des nachfrageorientierten TaxiBusses verbesserte sich das ÖPNV-Angebotsniveau im Kreis Euskirchen, insbesondere hinsichtlich dünner besiedelter Siedlungsräume mit geringerer Verkehrsnachfrage abseits der Hauptverkehrsachsen (BMBVS/BBSR 2008: 32).

Nach einer zweijährigen Probephase wurde der TaxiBus durch die (politischen) Akteure im Kreis Euskirchen generell befürwortet und fortentwickelt. Eine im Herbst 2003 durchgeführte telefonische Haushaltsbefragung zu Qualität, Image und Nutzung des Nahverkehrs in verschiedenen Kommunen des Kreises zeigte, dass der TaxiBus bereits nach weniger als zwei Jahren einen hohen Bekanntheitsgrad besaß und eine positive Resonanz in der Bevölkerung erfuhr. Die Ergebnisse verdeutlichten überdies, dass der TaxiBus mehrheitlich von Personen genutzt wird, die über einen Pkw verfügen (BMBF 2004: 22). Der TaxiBus wird von annähernd allen Personengruppen genutzt, sowohl von Berufspendlern als auch von Freizeitnutzern (Interview Blindert/Keil). Die gute bis sehr gute Erschließungsqualität im Kreis Euskirchen kommt insbesondere Senioren zugute. Der dieser Bewertung zugrundeliegende Einzugsbereich der Haltestellen liegt für den TaxiBus bei 300 Metern. Zudem hält der Kreis Euskirchen auch für Orte mit nur 50-200 Einwohnern ein TaxiBus-Angebot vor (Interview Blindert/Keil).

Der TaxiBus Euskirchen befördert auf rund 76.000 Fahrten etwa 145.000 Fahrgäste pro Jahr (BMBVS/BBSR 2008: 40). Die durchschnittliche Besetzung im TaxiBus liegt aktuell bei 1,84 Personen pro Fahrt (2009). Pro Linie und Fahrt differiert dies sehr stark (Interview Blindert/Keil).

3.2.1 Zielsetzung des Angebots

- Bereitstellung eines Grundangebotes im ÖPNV und somit Mobilitätssicherung für die Menschen im ländlichen Raum (Interview Blindert/Keil)
- Anbindung von Ortsteilen der Gemeinden an den jeweiligen Kernort (BMVBS/BBSR 2009a: 31)
- Abschwächung der Wirkungen kreisstruktureller Disparitäten aufgrund der ungleichen Einwohnerdichte (BMVBS/BBSR 2009b: 32).

3.2.2 Nutzungsmodalitäten

TaxiBus-Anmeldungen können montags bis samstags zwischen 7:00 und 21:30 Uhr vorgenommen werden. Die Buchung der Fahrt muss wenigstens 30 Minuten vor Fahrtantritt erfolgen, während Morgenfahrten vor 8:00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen vor 10:30 Uhr, tags zuvor angemeldet sein müssen (Kreis Euskirchen 2010). Auch eine Dauerbestellung ist für diejenigen Menschen möglich, die regelmäßig zu derselben Uhrzeit fahren (Website RVK).

Im TaxiBus muss neben dem normalen ÖPNV-Ticket ein Zuschlag in Höhe von einem Euro (Kinder von 6-14 Jahre: 0,50 Euro) pro Fahrt gezahlt werden (Interview Blindert/Keil). Schwerbehinderte zahlen den Zuschlag nicht. Tiere - ausgenommen Blindenhunde - werden nicht befördert. Die Mitnahme von Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen ist grundsätzlich möglich, sollte aber angemeldet werden (Website RVK).

3.2.3 Angebotszeiten

Der TaxiBus bietet den Menschen im Bedienungsgebiet einmal pro Stunde die Möglichkeit, ein kommunales Versorgungszentrum und Verkehrsknotenpunkte, wie z.B. Bahnhöfe, zu erreichen. Der TaxiBus verkehrt an Wochentagen zwischen 6 und 19 Uhr sowie samstags zwischen 6 und 14 Uhr. In Zeiten größerer Nachfrage, z.B. im Schüler- und Berufsverkehr, werden auf den betreffenden Strecken konventionelle Linienbusse eingesetzt (Website RVK).

Aufgrund veränderter Schulpolitik und variierter Schulzeiten mussten aktuell einige TaxiBus-Fahrten am Nachmittag wieder in Linienbusfahrten umgestellt werden (Interview Blindert/Keil).

3.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge

Da der TaxiBus in Kooperation mit dem örtlichen Taxigewerbe durchgeführt wird, kann keine Aussage zur Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge getätigt werden. Es kommen vornehmlich Pkw oder Kleinbusse zum Einsatz (Interview Blindert/Keil).

3.3 Betrieb

3.3.1 Betreiber und weitere Beteiligte

Beteiligt an den TaxiBus-Verkehren sind die durchführenden Verkehrsunternehmen (Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) und Schäfer-Reisen) sowie auch örtliche Taxiunternehmen (Interview Blindert/Keil).

Die Initiative zur Einrichtung des TaxiBusses kam gleichermaßen von der Kreispolitik und vom Verkehrsunternehmen, vor allem aber von den Kommunen (BMBVS/BBSR 2008: 43). Der Kreis Euskirchen nimmt die Aufgabenträgerfunktion wahr und legt das ÖPNV-Angebot im Kreis fest. Als Linienverkehrskonzessionäre wirken die RVK im gesamten Kreisgebiet sowie das private Busunternehmen Schäfer in der Stadt Mechernich (ebenda). Die Fahrzeugdisposition erfolgt durch das jeweilige Verkehrsunternehmen, das die Konzession hält (BMBVS/BBSR 2008: 42). Der TaxiBus ist nach §42 PBefG genehmigt (Interview Blindert/Keil).

Welche Fahrten im Linienverkehr und welche als TaxiBus angeboten werden, legt der Kreistag im Nahverkehrsplan (NVP) fest. Dieser wird vom Kreistag beschlossen. Die Entscheidungen über das Fahrtenangebot und deren Ausgestaltung hängen davon ab, wie viele Fahrgäste erwartet werden. Dabei berücksichtigt der NVP Lage, Einwohnerzahl und besondere Funktionen (z.B. Schulstandort) der verschiedenen Orte (Website Kreis Euskirchen, Zuständigkeiten ÖPNV).

3.3.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Der Kreis Euskirchen ist Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV und somit für die Finanzierung verantwortlich (BMVBS/BBSR 2009b: 76). Das Angebot wird über Fahrgeldeinnahmen und einen Zuschuss finanziert. Der Zuschuss wird über den Kreis Euskirchen bzw. durch die Kommunen im Kreis finanziert (Interview Blindert/Keil). Für den TaxiBus liegen allerdings keine aktuellen Angaben zur Einnahmensituation vor.

Es ist jedoch zu sagen, dass durch Einführung des TaxiBusses erhebliche Kosteneinsparungen im Linienverkehr erzielt werden konnten, die den Zuschussbedarf des TaxiBusses jedoch nicht völlig ausgleichen (BMBVS/BBSR 2008: 46f).

3.3.3 Kommunikationsstrategien und –instrumente

Zur Einführung des Angebotes wurde eine umfassende Bewerbung durchgeführt. Seither wird das Angebot über die Fahrplanmedien des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) beworben. Zusätzlich wurde von Seiten des Kreises Euskirchen aktuell im Rahmen eines Projektes zum "Kommunalen Mobilitätsmanagement für Senioren" eine Broschüre aufgelegt, in der das ÖPNV-Angebot pro Kommune seniorengerecht aufbereitet wurde. Diese Broschüre wurde annähernd an alle Haushalte verteilt. Hiervon profitieren nicht nur Senioren, sondern die gesamte Bevölkerung des Kreises Euskirchen (Interview Blindert/Keil).

Die TaxiBus-Linien sind in Aushangfahrplänen einheitlich mit einem Telefonhörer gekennzeichnet sowie grau hinterlegt. Die Telefonnummer zur Buchung des TaxiBusses ist sowohl auf den Aushangfahrplänen als auch im Internet auf den Homepages des Busunternehmens Schäfer sowie beim Kreis Euskirchen und bei der RVK zu finden (Website Mechernich).

Laut Einschätzung von Blindert, Geschäftsbereichsleiter beim Kreis Euskirchen für den Bereich Planung, Umwelt und Verkehr sowie Keil, Verkehrsplanerin im Bereich ÖPNV, sind Zeitungen, Plakate, Erfahrungsberichte und das Internet bedeutende Kommunikationskanäle zur Vermarktung des Angebotes (Interview Blindert/Keil).

Eine aktuelle Großelternbefragung habe gezeigt, so Blindert und Keil weiter, dass insbesondere in der Gruppe der Senioren der Bekanntheitsgrad der alternativen Bedienungsform TaxiBus noch nicht sehr hoch ist. Daher wurde die seniorengerecht aufbereitete Broschüre an alle Haushalte verteilt. Die Resonanz insgesamt sei trotzdem gut. Dies zeige sich insbesondere in den Fahrgastzahlen des TaxiBusses (siehe 3.2 Beschreibung des Angebotes) (Interview Blindert/Keil).

3.4 Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz

Das Mobilitätsangebot ersetzt insbesondere Fahrten zum Bahnhof im Berufsverkehr, Versorgungsfahrten (Einkauf, Arzt) sowie Freizeitverkehre (Interview Blindert/Keil).

Tabelle 5: Übersicht der Kilometerleistung des TaxiBusses pro Jahr

Jahr	Kilometerleistung
2006	892.919 km
2007	877.495 km
2008	868.890 km
2009	831.236 km

Quelle: Interview Blindert/Keil

Blindert und Keil zufolge konnte festgestellt werden, dass mit Einführung des TaxiBusses eine Vielzahl an Linienbus-Kilometern durch Kleinbus- und Pkw-Kilometer ersetzt wurden, so dass der Kraftstoffverbrauch deutlich niedriger ist.³ Bei der Einführung des TaxiBusses wurden alle Linienbusfahrten mit durchschnittlich weniger als fünf Fahrgästen durch ein TaxiBus-Angebot ersetzt und zu einem Stundentakt ergänzt (Interview Blindert/Keil).

3.5 Gesellschaftliche/soziale Vorteile

Der TaxiBus erfüllt im Kreis Euskirchen wesentliche Funktionen der Daseinsvorsorge und trägt wesentlich zur Steigerung der regionalen Mobilität bei.

Keil und Blindert zufolge hat das Angebot Nutzerinnen und Nutzer unter nahezu allen Personengruppen. Den TaxiBus nutzen sowohl Berufspendler als auch Freizeitnutzer sowie Menschen, die über einen Pkw verfügen können genauso wie diejenigen, die auf die Verfügbarkeit eines Autos verzichten, ob dies freiwillig geschieht oder aus Altersgründen, monetären Zwängen, fehlendem Führerschein oder sonstigen Gründen. Vielen bislang mobilitätseingeschränkten Menschen ermöglicht der TaxiBus den Zugang zu Gesundheits-, Versorgungs- und Kulturangeboten der Umgebung. Das Angebot fördert auf diesem Wege die persönliche Selbständigkeit von Dritten, indem der TaxiBus Belastungen durch private Bring- und Holidienste reduziert.

Das Angebot ermöglicht überdies auch Jugendlichen - nicht nur im Freizeitverkehr - ihre Mobilität (Interview Blindert/Keil). Dies ist für die Heranwachsenden besonders wichtig, da ein möglichst hohes Maß an Mobilität im jugendlichen Alltag eine Erweiterung ihres zentralen Bedürfnisses nach dem Unterwegssein und nach Unabhängigkeit bedeutet und somit eine hohe Dringlichkeit und Präsenz besitzt.

3.6 Auswahlbegründung und Fazit

Als eine kostengünstige Alternative zum Pkw ergänzt der TaxiBus bereits seit Jahren erfolgreich das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs in dünner besiedelten Siedlungsräumen mit geringerer Verkehrsnachfrage abseits der Hauptverkehrsachsen. Hier trägt er erheblich dazu bei, Mobilitätsdefizite in den teils nur dünn besiedelten Regionen abzubauen und erfährt eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung. Der TaxiBus

³ Nähere Zahlen liegen nicht vor.

hat sich in den jeweiligen Orten für viele Menschen zu einem Bestandteil des Alltages entwickelt.

3.7 Quellen und weiterführende Literatur

Interview mit Achim Blindert, Geschäftsbereichsleiter beim Kreis Euskirchen für den Bereich Planung, Umwelt und Verkehr sowie Frau Mareike Keil, Verkehrsplanerin im Bereich ÖPNV am 07.12.2010

Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) (2004): Personennahverkehr für die Region - Innovationen für nachhaltige Mobilität. Bonn. Online verfügbar unter: http://www.bmbf.de/pub/personennahverkehr_fuer_d_region.pdf (Zugriff am 11.10.2010)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)/ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hg.) (2009a): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV - Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Bonn.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)/ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hg.) (2009b): Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen – Evaluationsreport, BBSR-Online-Publikation 10/2009. Online verfügbar unter: <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2009/ON102009.html> (Zugriff am 28.07.2010)

Kreis Euskirchen (2010): Mobil in Bad Münstereifel Unterwegs mit Bus & Bahn. Online verfügbar unter: <http://kreis-euskirchen.de/service/downloads/oepnv/MobilinBadMuenstereifel.pdf> (Zugriff am 22.03.2011)

Schmidt, Ronald (2004): Bewegung die ankommt! - Der TaxiBus im Kreis Euskirchen. Online verfügbar unter: http://www.imago-mobil.de/Broschuere/067_082_Schmidt_18_10_imp.pdf (Zugriff am 28.07.2010)

Website BBSR im BBR: http://www.bbsr.bund.de/nn_103086/BBSR/DE/Raubeobachtung/Werkzeuge/Raumabgrenzung/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Kreistypen/kreistypen.html (Zugriff am 15.07.2010)

Website Kreis Euskirchen 1: <http://www.kreis-euskirchen.de/wirtschaft/> (Zugriff am 29.07.10)

Website Kreis Euskirchen Statistik: http://www.kreis-euskirchen.de/kreishaus/daten_fakten/index.php (Zugriff am 29.07.10)

Website Kreis Euskirchen Zuständigkeiten ÖPNV: http://www.kreis-euskirchen.de/service/oepnv/zustaendigkeiten_oepnv.php (Zugriff am 12.10.10)

Website Mechernich 1: <http://www.mechernich.de/seiten/aktuelles/2006/08/Busfahrplan.php> (Zugriff am 12.10.10)

Website RVK: <http://www.rvk.de/startseite/fahrplanauskunft/besondere-fahrangebote/taxibus-info.html> (Zugriff am 29.07.10)

Website TaxiBus Euskirchen: <http://www.kreis-euskirchen.de/service/oepnv/taxibus.php> (Zugriff am 29.07.10)

4 Anrufsammeltaxi Losheim am See – Beispiel für ein R-AST-System

Flexible Bedienungsform – Das Anrufsammeltaxi (AST) im Richtungsbandbetrieb mit Fahrplanbindung und Ausstieg an der Haustür.

4.1 Gebiet und Altersstruktur

Angeboten wird das Anrufsammeltaxi Losheim in der gesamten Gemeinde Losheim am See. Bei der Gemeinde, in deren Kernort insgesamt 5.000 Bürgerinnen und Bürger leben, handelt es sich um ein Grundzentrum, welches zum Landkreis Merzig-Wadern gehört (Kiefer 2006). Wie bereits im Zusammenhang mit der Vorstellung des flexiblen Angebotes Marktbus Losheim dargestellt wurde (vgl. Kapitel 2), zählt der Landkreis eine Fläche von 555,13 km². Die Bevölkerungsdichte liegt bei 189 Einwohnern pro km² (Website Landkreis Merzig-Wadern). Das BBR stuft den Kreis als einen verdichteten Kreis im Agglomerationsraum ein (Website BBSR im BBR).

Tabelle 6: Gebietsbeschreibung Anrufsammeltaxi Losheim am See

Gebiet	Landkreis Merzig-Wadern	Gemeinde Losheim
Einwohnerzahl	105.151*	16.543**
Fläche in km ²	555,13*	96,8**
Einwohnerdichte in EW/km ²	189*	171**
BBR-Stadt- und Gemeindeeinstufung***	nicht anwendbar, da Kreisebene	große ländliche Gemeinde
BBR-Raumkategorie***	verdichteter Kreis im Agglomerationsraum	nicht anwendbar, da Gemeindeebene

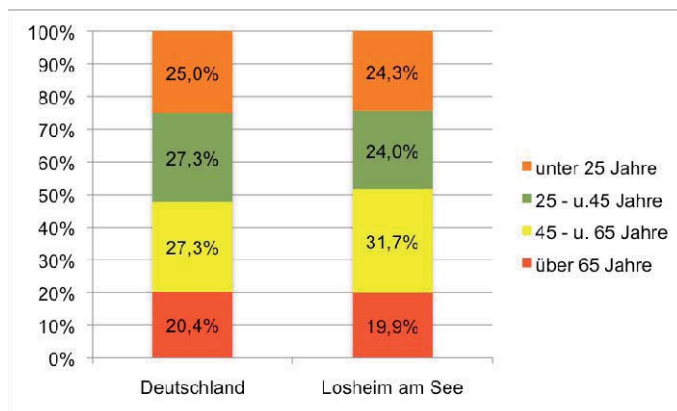
Quellen:

* Website Landkreis Merzig-Wadern

** Website Gemeinde Losheim (Stand 2008)

*** Website BBSR im BBR

Die in Zusammenhang mit der Vorstellung des Marktbusses Losheim (vgl. Kapitel 2) bereits aufgezeigte Problematik der dispersen Siedlungsstruktur der Gemeinde kommt auch im Falle des AST Losheim zum Tragen. Die zwölf dörflich geprägten Ortsteile in der Gesamtgemeinde Losheim am See weisen einen Rückgang der Nahversorgungsmöglichkeiten in Verbindung mit einer teils sehr schlechten ÖPNV-Anbindung auf, was sich insbesondere für wenig mobile Bevölkerungsgruppen gravierend nachteilig auswirkt (Interview Kiefer). Ebenso sorgt die Existenz eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes auf der „grünen Wiese“ für einen Bedeutungsverlust des Ortszentrums (Kiefer 2006).

Abb. 3: Altersstruktur Gemeinde Losheim im Vergleich zum Bundesdurchschnitt

Datenquelle: Stadt Losheim und destatis

4.2 Beschreibung des Angebots

Beim AST Losheim handelt es sich um ein Anrufsammeltaxi im Richtungsbandbetrieb, welches fahrplangebunden, bedarfsabhängig von Bedarfshaltestellen oder „konventioneller“ Haltestellen zur Haustür fährt. Die Bedienung erfolgt in Sektoren oder Richtungsbandern, deren Ausgestaltung sich stark an der Nachfrage- und Siedlungsstruktur orientiert. Die Fahrplanbindung eines R-AST ist häufig stark aufgeweicht, so dass beispielsweise nur die Abfahrtszeit an der Starthaltestelle festgelegt ist.

Das Anrufsammeltaxi (AST) ist eine spezielle Form des öffentlichen Personenverkehrs mit eigens gekennzeichneten Taxis oder Mietwagen. Das Angebot besteht seit 1994. Die Art der Genehmigung erfolgte über § 42 PBefG (Interview Kiefer).

Die AST-Fahrten ergänzen das vorhandene Linienverkehrsangebot des regionalen Verkehrsunternehmens Saar-Pfalz-Bus (RSW⁴), eines hundertprozentigen Tochterunternehmens der DB Regio AG, zwischen den Ortsteilen der Gemeinde Losheim am See und schließen die Angebotslücken im Busverkehr.

Das Anrufsammeltaxi Losheim verkehrt im Richtungsbandbetrieb in sechs Sektoren. Die Bedienungszeiten jedes Richtungsbandes sind individuell auf die jeweiligen Fahrplanlücken im Linienverkehr abgestimmt (BBSR/BMVBS 2009 2: 48).

Pro Jahr nutzen rund 3.500 Fahrgäste das Anrufsammeltaxi. Im Jahr 2007 waren 9,4 Fahrgäste pro Betriebstag zu verzeichnen. Pro Fahrt wurden durchschnittlich 1,17 Fahrgäste befördert (BBSR/BMVBS 2009 2: 41).

⁴ RSW steht für Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH. Im März 2009 erfolgte die Umbenennung der Gesellschaft von RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH in den neuen Namen Saar-Pfalz-Bus, wobei die alte Abkürzung RSW heute noch häufig verwendet wird.

4.2.1 Zielsetzung des Angebots

- Ergänzung des vorhandenen Linienverkehrsangebotes zwischen den Ortsteilen
- Schließen von Angebotslücken im Busverkehr (BBSR 2009: 36)
- Mobilitätssicherung für weniger mobile Bevölkerungsgruppen (Interview Kiefer).

4.2.2 Nutzungsmodalitäten

Das Anrufsammeltaxi fährt von entsprechend gekennzeichneten Abfahrtsstellen ab (alle Bushaltestellen plus spezielle AST-Haltestellen). Das AST fährt zu jedem vom Fahrgast gewünschten Ziel innerhalb der Gemeinde Losheim am See (Website Losheim AST).

Das AST verkehrt nur zu den im AST-Fahrplan veröffentlichten Zeiten. Eine im AST-Fahrplan ausgewiesene Fahrt wird nur dann durchgeführt, wenn sich bis spätestens 30 Minuten vor der planmäßigen Abfahrtszeit mindestens ein Fahrgast telefonisch bei der AST-Zentrale für diese Fahrt angemeldet hat (Website Losheim AST).

Der Verbundtarif kommt nicht zur Anwendung. Es besteht ein Sondertarif zuzüglich eines Komfortzuschlages. Der Sondertarif bei einer Erwachsenen-Einzelfahrt beträgt: 3,40 bzw. 4,80 Euro zuzüglich eines Service-Zuschlages von 1,70 bzw. 2,20 Euro (Stand: 2010). Schwerbehinderte mit Freifahrtausweis und Inhaber von auf der AST-Strecke gültigen Zeitkarten zahlen nur den Service-Zuschlag (Website Losheim AST Fahrpreise). Hat ein Fahrgast mit einer Einzelfahrkarte den konventionellen Linienbus benutzt und möchte von der Haltestelle mit dem Anrufsammeltaxi an seinen Wohnort gefahren werden, so zahlt er den vollen Fahrpreis. Inhaber von Zeitfahrkarten zahlen hingegen nur den Service-Zuschlag (Gespräch Service-Hotline).

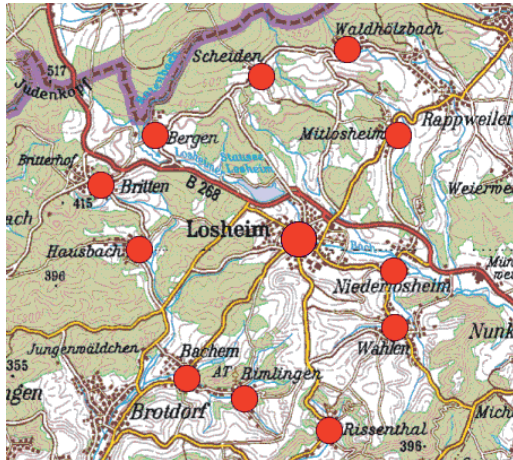
Abb. 4: Übersicht Fahrpreise des AST Losheim

Fahrten zwischen	1. Losheim und d. Ortsteilen	nicht benachbarten Ortsteilen
	2. benachbarten Ortsteilen	
	Einzelfahrschein	Einzelfahrschein
Erwachsene	3,40 €	4,80 €
Kinder und Auszubildende	2,40 €	3,40 €
Service-Zuschlag	1,70 €	2,20 €
	Wochenkarte(*)	Wochenkarte
Erwachsene	21,50 €	32,00 €
Kinder und Auszubildende	15,00 €	21,00 €
Service-Zuschlag	12,00 €	15,00 €

Quelle: Website AST Fahrpreise, Stand: 2010

4.2.3 Angebotszeiten

Die Anrufsammeltaxi-Fahrten ergänzen das vorhandene Linienverkehrsangebot der RSW zwischen den Ortsteilen von Losheim am See in der Zeit von 8.00 bis 24.00 Uhr und schließen die Angebotslücken im Busverkehr. Das Anrufsammeltaxi verkehrt nur, wenn keine Busverbindung besteht (Website Losheim AST).

Abb. 5: Bediengebiet und Haltestellen des AST Losheim

Quelle: Website AST Losheim

Exemplarisch sind im Folgenden die Bedienzeiten von zwei Sektoren genannt:

Sektor	Bedienzeiten	
Losheim – Mitlosheim	Mo–Sa: 19:00 – 22:00 Uhr	So: keine Bedienung
Losheim – Waldhölzbach	Mo–Sa: 8:00 – 24:00 Uhr	So: 8:00 – 23:00 Uhr

Quelle: BBSR/BMVBS 2009: 48

4.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge

Bei den Fahrzeugen handelt es sich um konventionelle neunsitzige dieselbetriebene Kleinbusse⁵ (Interview Kiefer).

4.3 Betrieb

4.3.1 Betreiber und weitere Beteiligte

Die Gemeinde Losheim am See fördert den lokalen Verkehr mittels Anrufsammeltaxi, um die Angebotslücken in der Gemeinde zu schließen. Die Gemeinde beauftragt lokale Taxiunternehmen mit den AST-Fahrten (BBSR 2009: 104).

4.3.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Das Anrufsammeltaxi Losheim am See wird vollständig von der Gemeinde getragen. Die Finanzierung dieses flexiblen Angebotes erfolgt dabei ausnahmslos ohne Fördermittel vom Landkreis Merzig-Wadern oder von diversen Forschungsprojekten (BBSR/BMVBS 2009: 76).

⁵ Weitere Angaben zu den eingesetzten Fahrzeugen konnten nicht gemacht werden.

Tabelle 7: Kosten, Zuschussbedarf und Kostendeckungsgrad des AST Losheim (Stand 2008)

Kosten je Fahrgast	6,95 €
Zuschussbedarf je Fahrgast	4,12 €
Kosten je Nutzwagen-km	1,24 €
Zuschussbedarf je Nutzwagen-km	0,74 €
Kostendeckungsgrad	34%

Quelle: BBSR 2008: 48

4.3.3 Kommunikationsstrategien und -instrumente

Der Fahrplan des Anrufsammeltaxis ist im regelmäßig erscheinenden amtlichen Bekanntmachungsblatt enthalten sowie ferner auf der Homepage (Website Losheim AST) einsehbar. Das Angebot wird zudem über die lokale Presse beworben (Interview Kiefer). Die Informationsverbreitung erfolgt in der Regel aber durch Mundwerbung.

4.4 Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz

Im Vordergrund des an dieser Stelle beschriebenen Anrufsammeltaxis in der Gemeinde Losheim am See steht die sinnvolle Ergänzung des vorhandenen Linienverkehrsangebotes zwischen den Ortsteilen der Gesamtgemeinde und das Schließen von bestehenden Angebotslücken im Busverkehr.

Ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz spielt bei diesem flexiblen Angebot keine übergeordnete Rolle. Eine Einsparung von Pkw-Fahrten ist zwar gegeben, fällt allerdings nicht kennzeichnend auf, da sich das Angebot gerade an diejenigen Menschen richtet, die überhaupt nicht oder lediglich wenig über ein Auto verfügen können.

Relevant ist jedoch, dass das Angebot die Erfordernis zu Hol- und Bringdiensten Dritter, etwa von Familienmitgliedern oder Bekannten reduziert. Diese Fahrten lassen sich jedoch nicht quantifizieren. Es ist nur schwer einzuschätzen, ob beispielsweise Waren extra beschafft oder auf einer ohnehin durchgeführten Fahrt mitgebracht werden.

Dem Umwelt- und Klimaschutz zuträglich ist außerdem, dass das Anrufsammeltaxi eine Vielzahl an Linienbus-Kilometern durch Kleinbus- und Pkw-Kilometer ersetzt, wodurch der Kraftstoffverbrauch deutlich geringer ausfällt, da kleinere, verbrauchsärmere und effizientere Fahrzeuge eingesetzt werden. Darüber hinaus entfallen Leerkilometer, da das Anrufsammeltaxi nur bei Bedarf verkehrt⁶.

4.5 Gesellschaftliche/soziale Vorteile

Das Anrufsammeltaxi Losheim trägt zu einer Steigerung der regionalen Mobilität bei. Das flexible Angebot ermöglicht bislang mobilitätseingeschränkten Menschen, den Zugang zu Gesundheits-, Versorgungs- und Kulturangeboten im Kernort der Gesamtgemeinde Losheim am See. Durch den Ausstieg an der Haustür trägt das Anrufsammeltaxi auch zu einer Steigerung der (subjektiven) Sicherheit bei, da - gerade in den Abendstunden - der Weg von der Haltestelle zur eigenen Haustür entfällt.

⁶ Nähere Zahlen liegen nicht vor.

4.6 Auswahlbegründung und Fazit

Das Anrufsammeltaxi ergänzt als ein bedarfsorientiertes Angebot den öffentlichen Personennahverkehr in der Gemeinde Losheim am See, insbesondere in den im Außenbereich der Gemeinde gelegenen Dörfern – dispers besiedelt, mit besonderen Versorgungsdefiziten sowie einer lückenhaften ÖPNV-Anbindung. Hier leistet das beschriebene flexible Angebot einen erheblichen Beitrag, um vorhandene Mobilitätsdefizite bei den dort lebenden Menschen abzubauen und bestehende Strukturschwächen abzumildern.

4.7 Quellen und weiterführende Literatur

Interview mit Dr. Josef Kiefer, Gemeinde Losheim am See, 11.08.10

BMVBS/BBSR (Hg.) (2009a): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV - Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Bonn.

BMVBS/BBSR (Hg.) (2009b): Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen – Evaluationsreport, BBSR-Online-Publikation 10/2009.

Kiefer, Josef (2006): Der Marktbus als Frequenzbringer – eine Initiative des Einzelhandels und der Gemeinde Losheim am See

Website destatis:

<http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/Content75/AltersgruppenFamilienstand,templateld=renderPrint.psm1> (Zugriff am 08.08.10)

Website Landkreis Merzig-Wadern: <http://www.landkreis-merzig-wadern.de/> (Zugriff am 11.08.10)

Website Losheim AST: <http://www.losheim-stausee.de/tourismus/anrufsammeltaxi0.html> (Zugriff am 05.10.10)

Website Losheim AST Fahrpreise: <http://www3.losheim-stausee.de/tourismus/anrufsammeltaxi0/fahrpreise.html?L=http%25> (Zugriff am 05.10.10)

5 MultiBus - Beispiel für ein RF-Bus-System

Flexible Bedienungsformen – Der Anrufbus im Flächenbetrieb mit Haltestellenbedienung.

5.1 Gebiet und Altersstruktur

Die Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht im Kreis Heinsberg bilden das Kernbedienungsgebiet des MultiBusses und liegen unmittelbar an der Grenze zu den Niederlanden. Die Siedlungsstruktur im Kreis Heinsberg ist sehr unterschiedlich: Im Westen, also in den drei Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht, ist sie besonders dispers und vor Einführung des MultiBusses durch eine außerhalb der Schulzeiten geringe Fahrgastnachfrage geprägt gewesen. In den drei Gemeinden leben insgesamt rund 31.000 Einwohner(innen) auf einer Fläche von 121 km², dies entspricht einer Einwohnerdichte von 254 EW/km² (Websites Gangelt, Selfant, Waldfeucht).

Mittlerweile wurde das Bediengebiet des MultiBusses in den Abendstunden und an den Wochenenden auf den gesamten Kreis ausgeweitet (vgl. auch 5.2.3 Bedienzeiten). Nach der Stadt- und Gemeinde-Einstufung des BBR sind Gangelt, Selfkant und Waldfeucht große ländliche Gemeinden. Der Kreis Heinsberg ist nach BBR-Raumkategorie ein hochverdichteter Kreis im Agglomerationsraum (Website BBSR im BBR). Hier lebten im Jahr 2008 256.546 Menschen, die Einwohnerdichte lag bei 409 Menschen je km² (Website Kreis Heinsberg).

Tabelle 8: Gebietsbeschreibung MultiBus

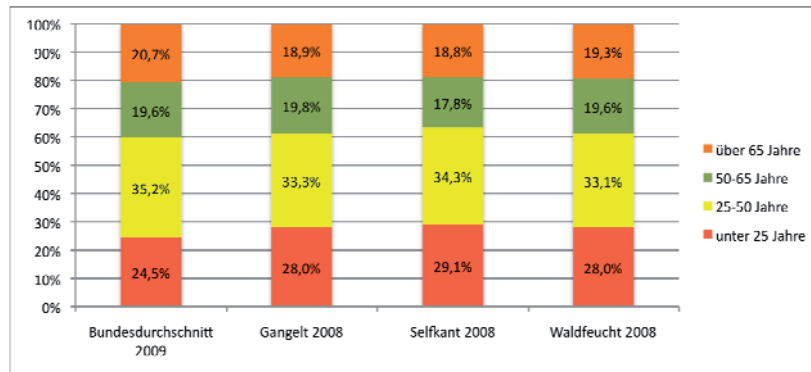
Gebiet	Gangelt, Selfkant, Waldfeucht (Kernbedienungsgebiet)
Einwohnerzahl	31.000*
Fläche in km ²	121*
Einwohnerdichte in EW/km ²	254*
BBR-Stadt- und Gemeindeeinstufung**	Kommunen des Kernbedienungsgebietes: große ländliche Gemeinden
BBR-Raumkategorie**	Kreis Heinsberg: hochverdichteter Kreis im Agglomerationsraum

Quellen:

* Website Kreis Heinsberg

** Website BBSR im BBR

Abb. 6: Altersstruktur Bediengebiet MultiBus im Vergleich zum Bundesdurchschnitt



Datenquelle: Websites Kreis Heinsberg und destatis

Betrachtet man die Altersstruktur in den Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht im Vergleich zum Bundesdurchschnitt fällt auf, dass überdurchschnittlich viele Kinder und junge Erwachsene dort leben. Entgegen der im ländlichen Raum häufig zu verzeichnenden Entwicklung der Überalterung zeichnet sich das MultiBus-Bediengebiet dadurch aus, dass dort viele Familien leben.

5.2 Beschreibung des Angebots

Ein Bus, der ohne festen Fahrplan und Fahrweg die Mobilität der Bevölkerung vor Ort sicherstellt und Anschlüsse an weiterführende Buslinien bietet: Das ist das Konzept des MultiBusses.

Im Dezember 2003 wurde der MultiBus im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens „Unser MultiBus – Das Nahbusssystem für den ländlichen Raum“ innerhalb des Förderschwerpunkts „Personennahverkehr für die Region“ (kurz: PNV-Region) des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) in den drei Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht (Kreis Heinsberg) eingeführt.

Aus genehmigungsrechtlichen Gründen konnte zunächst nur ein Flächenbetrieb mit Haltestellenbedienung realisiert werden. Um dennoch eine möglichst große Erschließungswirkung zu erzielen, wurde eine sehr hohe Haltestellendichte umgesetzt, indem flächendeckend alle Einwohner(innen) in Haltestellen-Einzugsbereichen von 200 Metern erschlossen wurden. Inzwischen ist auch der Ausstieg an der Haustür genehmigt worden, nachdem mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 das Anrufsammeltaxi (AST) kreisweit eingestellt und durch den MultiBus ersetzt wurde.

5.2.1 Zielsetzung des Angebots

- Erschließung neuer Kundenkreise
- Reduzierung bestehender Mobilitätsdefizite bei Kindern, Jugendlichen, Familien und Senior(inn)en
- wirtschaftlichere Ausgestaltung öffentlicher Verkehre
- zielgerichtete und koordinierte Maßnahmen zur Ansprache von Kernzielgruppen und zur Beeinflussung ihres Mobilitätsverhaltens
- Verlagerung von Autofahrten auf MultiBus
- Umsetzung und Erprobung eines attraktiven und auf andere ländliche Räume übertragbaren Mobilitätskonzeptes.

5.2.2 Nutzungsmodalitäten

Die Fahrgäste melden ihre Fahrtwünsche spätestens 60 Minuten vor Abfahrt⁷ telefonisch in der Dispositionszentrale an. Buchungen können am gleichen Tag, aber auch mehrere Tage im Voraus bei der MultiBus-Zentrale vorgenommen werden. Bei regelmäßiger Nutzung sind auch Daueraufträge für eine Woche im Voraus buchbar. Der Anruf war bis 2004 kostenlos, seit 2005 ist er zum Ortstarif möglich. Dem Kunden/der Kundin wird die voraussichtliche Einstiegs- und Ausstiegszeit mitgeteilt.

An Abenden sowie an Wochenenden und Feiertagen ist der gesamte MultiBus-Bediensraum (Kreis Heinsberg) in fünf Bediengengebiete unterteilt. Innerhalb dieser fünf Bediengengebiete fährt der MultiBus von der Starthaltestelle bis zum Fahrtziel - vorausgesetzt, in diesen Bereichen und zu der gewünschten Zeit verkehren nicht noch bestimmte Bus- und Bahnlinien, die zur Durchführung des Fahrtwunsches sinnvoll eingebunden werden können, denn es gilt, dass prioritär vorhandene Bus- und Bahnlinien genutzt werden sollen.

Liegt das Fahrtziel außerhalb des MultiBus-Bedienggebietes, werden mehrere Bedienggebiete befahren oder kommt der Fahrgast von außerhalb, dann bringt der MultiBus den Fahrgast in der Regel bis an die Verknüpfungs-/ Umsteigehaltestellen zum Regional- und Schnellverkehr bzw. holt ihn dort ab.

Zudem gibt es zu festgelegten Zeiten bei Bedarf grenzüberschreitende MultiBus-Verbindungen, d.h. direkte Fahrten aus dem MultiBus-Gebiet in die Niederlande und zurück bzw. zwischen Geilenkirchen-Lindern und Linnich.

Die Fahrpreise des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) gelten auch für den MultiBus. Ein Zuschlag wird nicht erhoben. Der Einzelfahrschein für Erwachsene kostet derzeit (Stand 08/2010) im Kurzstreckenbereich 1,55 Euro und im Stammgebiet einer Stadt/Gemeinde (Preisstufe 1) 2,35 Euro (Kindertarife entsprechend 0,95 Euro bzw. 1,35 Euro). Die Einzeltickets gelten innerhalb ihres räumlichen Geltungsbereichs zeitlich begrenzt, d.h. Kurzstreckentickets bis zu 40 Minuten und Tickets der Preisstufe 1 bis maximal 90 Minuten. Neben den Einzeltickets sind auch preiswerte Tages-, Wochen- und Monatskarten erhältlich.

⁷ Zu Beginn des MultiBus-Betriebs galt eine 30-minütige Voranmeldezeit. Seit 2010 wurde diese Voranmeldezeit jedoch aus verschiedenen Gründen auf 60 Minuten erhöht. So stieß der MultiBus-Betrieb aufgrund seiner hohen Nachfrage an seine Kapazitätsgrenzen. Durch die Verlängerung der Voranmeldezeit erhofft man sich, die Bündelungsfähigkeit der Nachfragerwünsche erhöhen zu können. Bisher waren nach Auskunft des Betreibers keine Fahrtenrückgänge oder negative Rückmeldungen von Seiten der Kund(inn)en zu verzeichnen.

Der AVV-Tarif findet bei den grenzüberschreitenden MultiBus-Fahrverbindungen Anwendung bis zur ersten Haltestelle auf niederländischem Gebiet. Ab dort ist für die Weiterfahrt ein Ticket nach dem dort gültigen Tarif zu lösen. Besonders kostengünstig bei grenzüberschreitenden Fahrten ist das euregoticket. Dies ist ein Tagesticket – werktags gültig für eine Person und am Wochenende und an Feiertagen für bis zu zwei Erwachsene und drei Kinder unter 12 Jahren – mit dem in der gesamten Euregio-Maas-Rhein-Region alle Bus- und Bahnlinien für 15,50 Euro (Stand: 1.4.2010) genutzt werden können.

5.2.3 Angebotszeiten

Zu Beginn verkehrten vier Kleinbusse von montags bis freitags von 6 bis 22 Uhr, samstags von 8 bis 18 Uhr und sonntags von 9 bis 18 Uhr. An den Wochenenden wurde in Kooperation mit dem lokalen Taxigewerbe der AST-Verkehr bis 22 Uhr aufrechterhalten. Mittlerweile haben sich die Bedienzeiten ebenso wie das Bediengebiet ausgeweitet.

Im Kerngebiet (Gangelt, Selfkant und Waldfeucht) gelten die folgenden Bedienzeiten:

- montags bis freitags an Schultagen: 9 bis 12 Uhr und 14 bis 22 Uhr
- montags bis freitags an Ferientagen: 6 bis 22 Uhr
- samstags: 6:30 bis 22 Uhr
- sonn- und feiertags: 9 bis 22 Uhr

Mit dem Fahrplanwechsel am 13.12.2009 wurde kreisweit das AST eingestellt, so dass nun in den Abendstunden und am Wochenende der MultiBus kreisweit verkehrt. Das bedeutet, dass außerhalb des Kerngebietes folgende kreisweite Bedienungszeiten gelten:

- montags bis freitags: 20 bis 22 Uhr
- samstags: 6:30 bis 22 Uhr
- sonn- und feiertags: 9 bis 22 Uhr

Zu den angegebenen Zeiten fährt der MultiBus grundsätzlich nur bei Bedarf (d.h. nur nach Anmeldung eines Fahrwunsches). Darüber hinaus werden seit dem Fahrplanwechsel 2008 zu festgelegten Zeiten auf fünf grenzüberschreitenden Verbindungen Fahrten zu Verknüpfungspunkten mit Anschluss an die bzw. von den niederländischen Regionalbuslinien sowie eine weitere MultiBus-Verbindung zwischen Geilenkirchen-Lindern und Linnich bis an die Rurtalbahn in Richtung Düren/Eifel angeboten.

Tabelle 9: Übersicht über die Entwicklung der Bedienzeiten des MultiBusses

	2003	2004/2005	2008/2009	2009/2010
Mo – Fr (an Schultagen)	06:00 – 22:00	09:00 – 12:00 14:00 – 22:00	09:00 – 12:00 14:00 – 22:00	09:00 – 12:00 14:00 – 22:00 ab 20:00 kreisweit
Mo – Fr (an Ferientagen)	06:00 – 22:00	05:30 – 22:00	06:00 – 22:00	06:00 – 22:00 ab 20:00 kreisweit
Sa	08:00 – 18:00	06:30 – 18:00	06:30 – 18:00 kreisweit	06:30 – 22:00 kreisweit
So und Feiertag	09:00 – 18:00	09:30 – 18:00	09:00 – 18:00 kreisweit	09:00 – 22:00 kreisweit

Quelle: Winkens 2010

5.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge

Beim MultiBus handelt es sich um ein mit Kleinbussen betriebenes, bedarfsorientiertes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs. Es werden je nach Bedarf unterschiedliche Fahrzeuge eingesetzt. Zur Verfügung stehen die folgenden Fahrzeuge:

- Vier 12-Sitzer inklusive 12 Stehplätze mit Niederflertechnik (Typ LT von VW)
- Zwei 8-Sitzer ohne Niederflertechnik, allerdings ein Fahrzeug mit einem Rollstuhllift (Typ Sprinter und Typ Sprinter Mobility). (Vorteil der 8-Sitzer: Sie können auch von einem Fahrer/einer Fahrerin mit einem „kleinen Beförderungsschein“ gefahren werden, sie sind günstiger in der Anschaffung und reichen für die bestehende Nachfrage aus.)
- Zusätzlich werden noch kreisweit (außerhalb des Kerngebietes) in Abhängigkeit der Bedienzeit maximal sieben Fahrzeuge von Auftragsunternehmern (Taxi- und Busunternehmen) eingesetzt.

5.2.5 Zusatzleistungen

Durch die Einführung des MultiBusses wird auch in Schwachverkehrszeiten der Anschluss an das regionale Bus- und Bahnliniennetz sowie die Erreichbarkeit an die übergeordneten Stadtzentren Heinsberg, Geilenkirchen und Sittard (in den Niederlanden) gewährleistet. Ehemals unrentable Buslinien konnten durch ein qualitativ hochwertiges MultiBus-Angebot ersetzt werden.

Probeweise wurde Anfang Herbst 2006 auch ein Fahrradträger angeboten, so dass mit dem MultiBus auch problemlos die Mitnahme von bis zu zwei Fahrrädern möglich war. Aufgrund mangelnder Nachfrage wurde diese Zusatzleistung jedoch nach etwa anderthalb Jahren wieder eingestellt.

Darüber hinaus war zu Beginn des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens angedacht, dass MultiBus in den Haushalten Pakete entgegennehmen und sie zum Weitertransport an ein Logistikzentrum liefern sollte. Das Konzept für den Paketdienst wurde im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens vollständig entwickelt. Die praktische Erprobung des Paketdienstes konnte bislang nicht realisiert werden, da externe Einflüsse die WestEnergie und Verkehr GmbH daran hinderten, Aufgaben außerhalb ihres Kerngeschäftes „Personenbeförderung“ nachzukommen.

5.3 Betrieb

5.3.1 Betreiber und weitere Beteiligte

Die Konzession nach § 42 PBefG für den MultiBus besitzt das kommunale Verkehrsunternehmen im Kreis Heinsberg, die West Energie und Verkehr. Während im Kerngebiet die MultiBus-Fahrzeuge der WestEnergie und Verkehr eingesetzt werden, arbeitet das Unternehmen in den anderen Bereichen außerhalb des Kerngebietes mit Taxi- und Busunternehmen zusammen, die im Auftrag der West Energie und Verkehr in festgelegten Bedienungskorridoren MultiBus-Auftragsfahrten mit eigenen Fahrzeugen übernehmen.

Aufgrund der Konzessionierung nach § 42 PBefG können sämtliche Förder- und Ausgleichsmittel in Anspruch genommen werden, die nur linien- und fahrplangebundenen Verkehren gewährt werden.

Während die Dispositionszentrale, die die Fahrtwünsche der Fahrgäste telefonisch entgegennimmt, zu Beginn noch von der West Energie und Verkehr selbst betrieben wurde, ist sie mittlerweile extern vergeben worden.

5.3.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Ein zu bestimmten Tageszeiten angebotenes und nur unwirtschaftlich vorzuhaltendes Linienangebot wurde durch eine flächenhafte, bedarfsabhängige Busbedienung ersetzt. So wurden 2003, im Jahr der Inbetriebnahme des MultiBusses, der herkömmliche Linienverkehr um 157.000 Kilometer reduziert. Durch den Ersatz zuvor schwach ausgelasteter Linienverkehre trägt der MultiBus zu einer Defizitreduzierung bei.

Um die Wirtschaftlichkeit des MultiBusses zu verbessern, wurden anfangs durch den MultiBus weitere Aufgaben übernommen. So wurden beispielsweise MultiBusse als Sonderfahrdienste für Behinderte und bei Festen und Messen als „Shuttle-Busse“ eingesetzt. Aufgrund der mittlerweile hohen Nachfrage und damit verbundenen Auslastung der MultiBus-Fahrzeuge werden diese Sonderfahrdienste momentan nicht mehr praktiziert, so dass mittlerweile mit Ausnahme der Reservefahrzeuge alle vorhandenen MultiBusse dauerhaft im Einsatz sind.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die wirtschaftliche Entwicklung des MultiBus-Betriebs. Aufgrund der Daseinsvorsorge kann der MultiBus-Betrieb nicht losgelöst betrachtet werden, sondern muss immer auch ins Verhältnis gesetzt werden zu dem entsprechenden Linienverkehr, der aufgrund des MultiBusses eingestellt werden konnte.

Tabelle 10: Entwicklung der Wirtschaftlichkeit des MultiBusses

	2004 Kosten- satz Linien- verkehr 2,30 €/km	2005 Kosten- satz Linien- verkehr 2,24 €/km	2006 Kosten- satz Linien- verkehr 2,28 €/km	2007 Kosten- satz Linien- verkehr 2,28 €/km	2008 Kosten- satz Linien- verkehr 2,39 €/km	2009 Kosten- satz Linien- verkehr 2,38 €/km
MultiBus- s-Betrieb	Kosten*: -469.949€ Einnahmen: 18.301 € Saldo: -451.648€	Kosten*: -460.716€ Einnahmen: 19.681 € Saldo: -441.035€	Kosten*: -356.879€ Einnahmen: 19.017 € Saldo: -337.772€	Kosten*: -326.448€ Einnahmen: 22.382 € Saldo: -304.066€	Kosten*: -410.313€ Einnahmen: 25.186 € Saldo: -385.127€	Kosten*: -702.941€ Einnahmen: 44.907 € Saldo: -658.033€
Einstellung Linien- verkehr	Ersparnis: 361.000 € Verlust: -10.658 € Saldo: 350.342 €	Ersparnis: 351.680 € Verlust: -10.954 € Saldo: 340.725 €	Ersparnis: 357.960 € Verlust: -13.026 € Saldo: 344.934 €	Ersparnis: 447.336 € Verlust: -16.279 € Saldo: 431.057 €	Ersparnis: 468.918 € Verlust: -16.279 € Saldo: 452.639 €	Ersparnis: 657.605 € Verlust: -38.034 € Saldo: 619.571 €
Ge- samt- bilanz	-101.306€	-100.310€	7.126 €	126.991 €	67.512 €	-38.462 €

* Kosten für Marketing, Kommunikation und EDV-Betreuung finden keine Berücksichtigung.

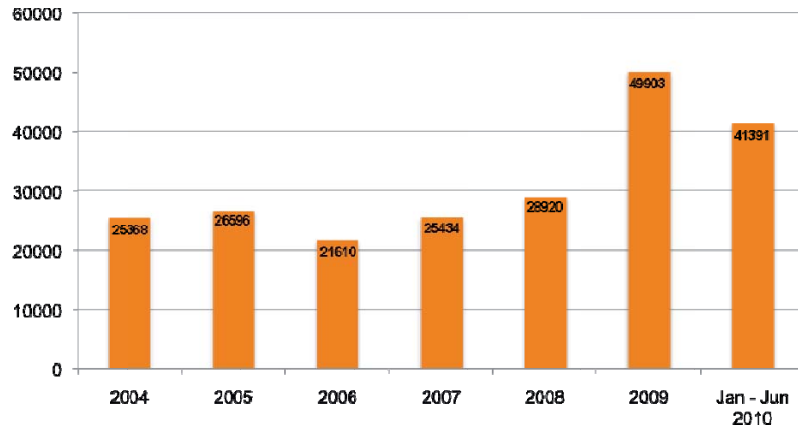
Quelle: Winkens 2010

Bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit zeigt sich, dass der MultiBus in den Jahren 2006 bis 2008 zu einer Defizitreduzierung beitragen konnte. Im Jahre 2009 erhöhte sich das Defizit im Vergleich zum herkömmlichen Linienverkehr, so dass für 2010 weitere Modifikationen des MultiBus-Betriebs vorgenommen wurden. Die Anpassung der Bedienzeiten und Einsatzgebiete zum Fahrplanwechsel 2009/2010 führte zu einer gewaltigen Nachfragesteigerung, demzufolge Anpassungen der Kapazitäten an die gestiegene Nachfrage notwendig wurden (z.B. Verlängerung der Anmeldezeit) und ggf. weitere Anpassungen der Fahrzeugkapazitäten notwendig werden. Außerdem führt die gesteigerte Nachfrage dazu, dass das Fahrplanangebot des herkömmlichen Linienverkehrs in den Abendstunden in Zukunft erweitert wird. So werden mit dem zukünftigen Fahrplanwechsel im Dezember 2010 auf zwei Linien in den Abendstunden jeweils zwei zusätzliche Fahrten angeboten, so dass dort eine stündliche Bedienung bis 22.00 Uhr gegeben ist.

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Während die Fahrgastzahlen zwischen 2004 und 2008 relativ konstant blieben, hat die Nachfrage im Jahr 2009 stark zugenommen.

Abb. 7: Entwicklung der MultiBus-Fahrgastnachfrage



Datenquelle: eigene Darstellung nach Winkens 2010

Der Besetzungsgrad schwankte im Laufe der Jahre zwischen 1,23 und 1,52 und lag in der ersten Jahreshälfte 2010 bei durchschnittlich 1,33 Fahrgästen.

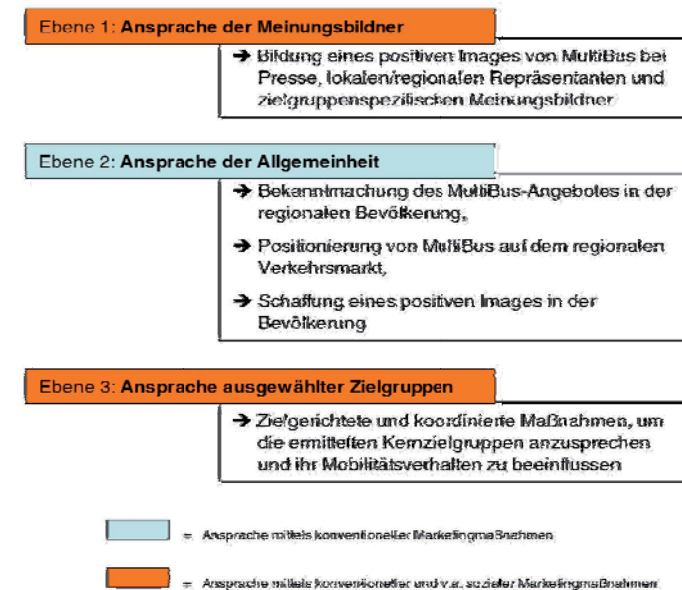
Entsprechend der Entwicklung der Fahrgastzahlen hat auch die Betriebsleistung kontinuierlich zugenommen. Während 2004 die zurückgelegten Kilometer noch bei 173.800 Nutzwagenkilometer⁸(NW-km) lagen, waren es 2009 387.771 NW-km gewesen und in der ersten Jahreshälfte 2010 bereits 339.458 NW-km.

⁸ Nutzwagenkilometer sind die Leistungen, die im Linienverkehr im Rahmen der Erstellung vom Fahrgast nutzbarer Betriebsleistungen angefallen sind, d.h. ohne Leer- und Werkstattfahrten.

5.3.3 Kommunikationsstrategien und -instrumente

Im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens „Unser MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum“ wurde ein Kommunikationskonzept in Anlehnung an das Soziale Marketing für den MultiBus entwickelt. Wesentliches Merkmal dieses Kommunikationskonzeptes war es, dass eine Kommunikationsstrategie entwickelt wurde, mit der neben den potenziellen Fahrgästen als Zielgruppe des MultiBusses auch Multiplikatoren und Meinungsbildner(innen) angesprochen wurden (vgl. Abbildung 9).

Abb. 8: Unterschiedliche Ebenen und Zielgruppen bei der Vermarktung des MultiBusses



Quelle: Wuppertal Institut 2005b

5.4 Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz

MultiBus reduziert Schadstoffe durch Kraftstoffeinsparung, insbesondere durch Einsparung von Leerkilometern und durch verbrauchsärmere Fahrzeuge im Vergleich zum konventionellen Linienverkehr sowie durch die Verlagerung und Bündelung von Pkw-Fahrten auf MultiBus (z.B. Hol- und Bringdienste).⁹

Das qualitativ hochwertige MultiBus-Angebot kann jedoch vereinzelt auch dazu führen, dass neue Mobilitätsbedürfnisse geweckt werden bzw. Fahrten, die vor der Zeit des MultiBusses aufgrund mangelnder Mobilitätsoptionen nicht durchgeführt wurden, nun realisiert werden können und es infolge dessen aus Umwelt- und Klimasicht zu zusätzlichen Emissionen kommt.

Die Erstellung einer Umweltbilanz für MultiBus gestaltet sich nicht zuletzt aufgrund der Entwicklung der Fahrzeugpalette als schwierig. Die notwendige Datengrundlage ist für die Betriebsjahre 2004 und 2005 hingegen ausreichend dokumentiert und wird demzufolge herangezogen. Eine Studie des Wuppertal Institutes aus dem Jahre 2006 beschäftigte sich mit einer ausführlichen Umweltbilanz zwischen Linienverkehr und MultiBus.

Die Grundlage für eine derartige Berechnung bilden die Emissionsfaktoren. Diese werden jeweils für die Schadstoffart und den Fahrzeugtyp angesetzt und stellen die mittleren Emissionen pro gefahrenem Kilometer dar. Zur Herleitung der einzelnen Parameter für die Analyse der Emissionsfaktoren des Betriebes von MultiBus und Linienverkehr wird zunächst für beide Fahrzeugkategorien der Dieselantrieb gewählt. Betrachtet werden die relevanten Schadstoffe Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoff (HC), Stickoxide (NO_x), Partikel und Schwefeldioxid (SO₂) sowie das Treibhausgas Kohlendioxid (CO₂). Aufgrund der Topografie im Kreis Heinsberg wird zur Berechnung der Umweltbilanz eine Streckenlängsneigung von +/- 0 Prozent angesetzt. Die Emissionsfaktoren werden bezogen auf eine durchschnittliche Verkehrssituation auf inner- und außerörtlichen Strecken (Anteil je 50 Prozent) dargestellt. Da die Emissionen des laufenden Betriebs abgebildet werden sollen, wird ein warmer Betriebszustand der Motoren ohne Kaltstartzuschläge gewählt. Bezugsjahr der Faktorenermittlung ist das Jahr 2004 (Wuppertal Institut 2006b: 18).

Während bei der Betrachtung des Linienverkehrs ausnahmslos Biodiesel verwendet wurde, ist beim MultiBus zwischen den Betriebsjahren 2004 und 2005 zu differenzieren. 2004 wurden auch die MultiBusse ausschließlich mit Biodiesel betrieben, wohingegen im Jahr 2005 zum Teil auch konventioneller Diesel getankt wurde. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass, seitdem der Fahrdienst auch durch externe Dienstleister (wie etwa von privaten Taxiunternehmen) durchgeführt wurde, die MultiBusse von diesen Fahrern auch an unternehmensfremden Tankstellen mit konventionellem Diesel betankt wurden. So wurden die Emissionsfaktoren des MultiBusses für 2005 entsprechend angepasst¹⁰. Dies geschah ferner auch mit den CO₂-Emissionen des MultiBusses für beide Jahre, da der tatsächliche Durchschnittsverbrauch mit 13,1 Litern auf 100 Kilometern von den Herstellerangaben (8,5l/ 100km) abweicht (Wuppertal Institut 2006b: 18).

⁹ Die CO₂-Emissionen lagen bei 251,1 g/km beim MultiBus (bezogen auf den 12-Sitzer-MultiBus) und bei 914,2 g/km beim Linienverkehr bei konventionellem Dieselantrieb (Stand: 2003, Quelle: BMW: 224/226).

¹⁰ Insgesamt setzt sich der verbrauchte Kraftstoff durch MultiBus-Fahrzeuge zu 44 Prozent aus konventionellem Diesel und zu 56 Prozent aus Biodiesel zusammen (Wuppertal Institut 2006b: 18).

Der Vergleich der Emissionen zwischen Linienbus und MultiBus in den Jahren 2004 und 2005 kann sich auf die jährliche Gesamtfahrleistung bzw. auf den Schadstoffausstoß pro Fahrgast beziehen. Die von dem Verkehrsunternehmen bereit gestellten Daten zeigen, dass sowohl die Fahrleistung als auch das Fahrgastaufkommen des MultiBusses deutlich über der Fahrleistung und dem Fahrgastaufkommen des Linienbusses liegt (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11: Jährliche Fahrleistung und Fahrgastaufkommen bei Linienverkehr und MultiBus in den Betriebsjahren 2004 und 2005

	Linienverkehr	MultiBus
2004		
Fahrleistung (km/a)	157.000	245.133
Aufkommen (FG/a)	14.474	25.418
2005		
Fahrleistung (km/a)	157.000	268.966
Aufkommen (FG/a)	14.803	26.596

Quelle: Wuppertal Institut 2006b: 19

Die Betrachtung der Gesamtemissionen von MultiBus und Linienbus zeigt, dass das MultiBus-System trotz einer sechsfach höheren Fahrleistung gegenüber dem bestehenden Linienverkehr im Jahr 2004 deutlich weniger Schadstoffe und Treibhausgase emittiert hat. So hat der MultiBus beispielsweise im Vergleich zum Linienbus zu einer etwa 40-prozentigen CO₂-Einsparung im Jahr 2004 beigetragen. In 2005 hingegen war der CO₂-Ausstoß aufgrund der Gesamtfahrleistung des MultiBusses in etwa mit dem des Linienbusses vergleichbar, allerdings hat der MultiBus dabei nahezu doppelt so viele Fahrgäste bei einer etwa 70 Prozent höheren Gesamtfahrleistung befördert als im Vergleich zum Linienbus.

Tabelle 12: Gesamtemissionen von Linienbus und MultiBus in den Betriebsjahren 2004 und 2005

	Linienverkehr	MultiBus	Veränderung der Emissionsbelastung durch MultiBus
2004			
Klimarelevante Gase (in g/km)			
CO ₂	47.875,2	28.800,8	-39,8%
Schadstoffe (in g/km)			
CO	224,5	95,6	-57,4%
HC	70,7	9,8	-86,1%
Nox	1.493,1	181,4	-87,9%
Partikel	20,4	7,4	-64,0%
SO ₂	0,0	0,0	0,0%
2005			
Klimarelevante Gase (in g/km)			
CO ₂	47.875,2	47.411,8	-1,0%
Schadstoffe (in g/km)			
CO	224,5	134,5	-40,1%
HC	70,7	16,1	-77,2%
Nox	1.493,1	191,0	-87,2%
Partikel	20,4	10,8	-47,3%
SO ₂	0,0	1,9	Zunahme

Quelle: Wuppertal Institut 2006b: 21

Nach der Erweiterung des Bedienungsgebietes in den Folgejahren sowie der Einbeziehung externer Dienstleister, etwa Taxiunternehmen oder private Busunternehmen, kam es, wie vorstehend bereits beschrieben, zu einer Ausweitung der Fahrzeugpalette. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen geschah die Fahrzeugauswahl je nach Beförderungsfall möglichst bedarfsgerecht. So kamen zum Teil anstatt der Kleinbusse auch Pkw mit geringerem Verbrauch zum Einsatz. Dies verhindert allerdings die fahrzeugscharfe Analyse der Zusammensetzung der Kilometer. So ist nur die tendenzielle Aussage möglich, dass das MultiBus-Angebot, gerade im Hinblick auf die im Vergleich zum konventionellen Linienverkehr zusätzlich generierte Fahrleistung (268.966 km bei MultiBus im Gegensatz zu 157.000 km beim Linienverkehr), die bessere CO₂-Bilanz aufweist (Wuppertal Institut 2006b: 19). Es ist zudem durchaus realistisch, dass das MultiBus-Angebot Pkw-Fahrten verlagert und insofern auch CO₂-Einsparungen aufgrund verlagelter PKW-Fahrten in die CO₂-Bilanz eingerechnet werden müssten, so dass sich die Emissionsbilanz weiter verbessert. Allerdings ist der Anteil der verlagerten PKW-Fahrten aufgrund mangelnder Datenlage kaum abschätzbar und wird daher nicht berücksichtigt.

5.5 Gesellschaftliche/soziale Vorteile

MultiBus trägt zu einer Steigerung der regionalen Mobilität bei. Das Angebot ermöglicht vielen Einwohnern, die im Moment ein Mobilitätsdefizit aufweisen, da ihnen kein eige-

nes Fahrzeug zur Verfügung steht, den Zugang zu Gesundheits-, Versorgungs- und Kulturangeboten der Umgebung.

Belastungen durch private Bring- und Holdienste werden reduziert, die persönliche Selbständigkeit z.B. von Kindern und älteren Menschen wird gefördert. Es wird ein qualitativ hochwertiger Nahverkehr (flexibel und bedarfsorientiert) zu fairen Preisen, d.h. ohne Komfortzuschlag, angeboten. Seit Beginn des Probetriebs bis heute wird kein Komfortzuschlag erhoben, obwohl dieser phasenweise diskutiert wurde. Sollte in Zukunft eine tatsächliche Haustür-zu-Haustür-Bedienung genehmigt werden, so ist auch ein entsprechender Komfortzuschlag denkbar. Im Vergleich zu den Taxi- und Mietwagentarifen läge der Fahrpreis mit dem MultiBus inklusive eines Komfortzuschlags weiterhin darunter. MultiBus erfüllt damit im Kreis Heinsberg wesentliche Funktionen der Daseinsvorsorge.

5.6 Auswahlbegründung und Fazit

MultiBus stellt insofern einen besonderen Ansatz dar, Mobilitätsdefizite abzubauen, als dass dieser sich über mehrere Jahre entwickelt hat und das Bedienegebiet von anfangs drei Gemeinden im Kreis Heinsberg auf das gesamte Kreisgebiet ausgedehnt werden konnte.

MultiBus hat sich seit seiner Einführung kontinuierlich weiterentwickelt. Während zu Beginn genehmigungsrechtliche Widerstände gegen eine Haustür-zu-Haustür-Bedienung bestanden und nur eine Haltestellenbedienung eingeführt werden konnte, wurde im Laufe der Zeit das MultiBus-System soweit modifiziert, so dass mittlerweile auch der Ausstieg an der Haustür möglich ist.

Weiterhin ist MultiBus ein positives Beispiel dafür, dass durch ein bedarfsorientiertes, flexibles öffentliches Verkehrsmittel auch der konventionelle Linienverkehr gestärkt werden kann, beispielsweise durch die Zubringerfunktion zu regionalen Bus- und Bahnlinien sowie die Kombination von MultiBus-Fahrten und „konventionellen“ Linienbusfahrten. Darüber hinaus konnte MultiBus dazu beitragen, dass auf einzelnen Verbindungen die Nachfrage so stark stieg, dass wieder einzelne Linienfahrten eingeführt werden konnten.

MultiBus ist ein in der Region verankertes öffentliches Verkehrsmittel, das gut von den Bewohner(inne)n angenommen wird. Mittlerweile stößt das flexible Angebot teilweise an seine Kapazitätsgrenzen, so dass in einem ersten Schritt die Voranmeldezeiten erhöht werden mussten, um die Bündelungsfähigkeit der Fahrtwünsche zu erhöhen.

5.7 Quellen und weiterführende Literatur

Interview Burkhard Heine, WestEnergie und Verkehr, 07.06.10

BMVBS/BBSR (Hg.) (2009a): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV – Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Bonn

BMVBS/BBSR (Hg.) (2009b): Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen – Evaluationsreport, BBSR-Online-Publikation 10/2009.

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWT) (Hg.) (2005): Endbericht zum Projekt: MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum. Berlin

Website BBSR im BBR:

http://www.bbsr.bund.de/nn_103086/BBSR/DE/Raumbearbeitung/Werkzeuge/Raumabgrenzung/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Kreistypen/kreistypen.html (Zugriff am 15.07.10)

Website destatis:

<http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/Content75/AltersgruppenFamilienstand,templateId=renderPrint.psml> (Zugriff am 08.08.10)

Website Gemeinde Gangelt: <http://www.gangelt.de/unsere-gemeinde/zahlen-daten-fakten.html>
(Zugriff am 15.07.10)

Website Gemeinde Selfkant:
http://www.selfkant.de/index.php?option=com_content&task=view&id=30&Itemid=33
(Zugriff am 15.07.10)

Website Gemeinde Waldfeucht:
http://www.waldfeucht.de/p/d1.asp?artikel_id=1057&liste=&tmpl_typ=Detail&lp=1091
(Zugriff am 15.07.10)

Website Kreis Heinsberg: <http://www.kreis-heinsberg.de/kreisportrait/statistisches/> (
(Zugriff am 15.07.10)

Website WestEnergie und Verkehr: <http://www.west-euv.de/verkehr/personenverkehr/multibus-anrufbus.html> (Zugriff am 15.07.10)

Winkens, Udo (2010): Die Entwicklung des MultiBusses im Kreis Heinsberg – Erfahrungen aus dem Betrieb eines flexiblen Rufbussystems, Präsentation vom 15.07.2010 in Kaiserslautern

Wuppertal Institut (2005a): Erfahrungen aus aufgabenverwandten Forschungsprojekten: Bericht im Rahmen des Projektes „MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum“

Wuppertal Institut (2005b): Marketing- und Kommunikationskonzept in Anlehnung an das Soziale Marketing: Bericht im Rahmen des Projektes „MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum“

Wuppertal Institut (2006a): Dokumentation der empirischen Untersuchungen: Projektbericht im Rahmen des Forschungsvorhabens „MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum (MultiBus)“

Wuppertal Institut (2006b): Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des MultiBus. Wuppertal

6 RufBus Angermünde und AnrufBus Ostholstein – Beispiele für ein F-Bus-System

Flexible Bedienungsformen – Der Anrufbus im Flächenbetrieb mit Haustürbedienung

6.1 Gebiet und Altersstruktur

Der RufBus Angermünde verkehrt in den Landkreisen Uckermark und Barnim und bedient die Orte Angermünde, Parstein, Lüdersdorf und Stolzenhagen (Website Uckermärkische Verkehrsgesellschaft (UVG)). Der AnrufBus Ostholstein bedient Orte im gesamten gleichnamigen Landkreis in Schleswig-Holstein (Website Autokraft).

Tabelle 13: Gebietsbeschreibung RufBus Angermünde und AnrufBus Ostholstein

Gebiet	Bediengebiet RufBus Angermünde	Bediengebiet AnrufBus Ostholstein
Einwohnerzahl	16.423*	30.720***
Fläche in km ²	343*	230**
Einwohnerdichte in EW/km ²	48*	134***
BBR-Stadt- und Gemeindeeinstufung	nicht anwendbar, da Landkreisebene	nicht anwendbar, da Landkreisebene
BBR-Raumkategorie****	ländlicher Kreis geringer Dichte im ländlichen Raum	verstädterter Raum

Quellen:

*Website Uckermärkische Verkehrsgesellschaft

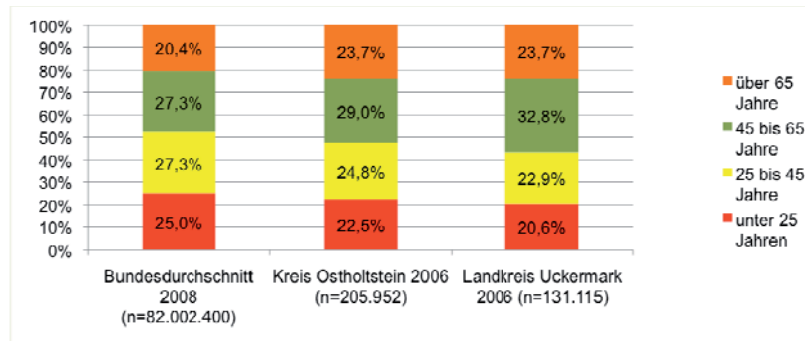
**BMVBS/BBSR 2009b: 85

*** Website Kreis Ostholstein

****Website BBSR im BBR

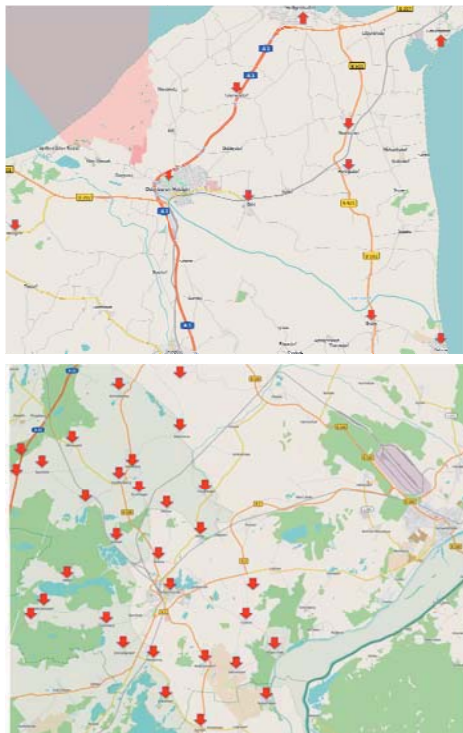
Beide Bediengebiete weichen vom Bundesdurchschnitt in der Form ab, dass jüngere Altersgruppen unter 45 Jahre unterdurchschnittlich sowie Senioren im Vergleich zum Bundesdurchschnitt überdurchschnittlich vertreten sind.

Abb. 9: Altersstruktur der Bedienegebiete des RufBusses Angermünde und des AnrufBusses Ostholstein im Vergleich zum Bundesdurchschnitt



Datenquelle: Website Destatis und eigene Berechnung

Abb. 10: Bedienegebiete Anrufbus Ostholstein und RufBus Uckermark/ Barnim



Quelle: eigene Darstellung nach Open Street Map

6.2 Beschreibung des Angebots

Der Anrufbus im Flächenbetrieb verkehrt bedarfsabhängig, also ohne Fahrplan, im Flächenbetrieb von Haustür zu Haustür. Die Reihenfolge, in der die Ziele angefahren werden, ergibt sich aus der räumlichen und zeitlichen Verteilung der Fahrtwünsche. Auch wenn der F-Bus eher dem Taxi als dem konventionellen Linienverkehr ähnelt, gibt es wesentliche Unterschiede zum Taxi. So kann der Fahrtablauf nicht vom Fahrgast bestimmt werden und aufgrund der Fahrtwunschbündelung können sich Umwegfahrten für die einzelnen Fahrgäste ergeben, so dass der F-Bus im Unterschied zum Taxi nicht immer den direkten Weg zwischen Abfahrts- und Zielort fährt. Ferner darf ein F-Bus nur durch vorherige Fahrtwunschbestellung genutzt werden und nicht etwa durch Herbeiwinken auf der Straße, wie es beim Taxi möglich ist (Websites UVG und Autokraft).

Der seit dem Jahr 2000 bestehende RufBus Angermünde verkehrt in den Abendstunden und am Wochenende (Website UVG). Der AnrufBus Ostholstein besteht seit Anfang Dezember 2002 (Website Autokraft) und verkehrt täglich im Bedienegebiet.

Bei beiden langjährig etablierten Angeboten ist ein Großteil der Kunden in einem Alter über 50 Jahren und nur wenig automobil. Im Fall des RufBusses Ostholstein setzt sich die Kundengruppe etwa zur Hälfte aus Menschen über 50 Jahren zusammen. Weitere neun bis 15 Prozent der Kunden sind in einem Alter zwischen 18 und 30 Jahren (Interview Klose).

Die den entsprechenden Jahresberichten der Autokraft GmbH entnommenen Wirtschaftszahlen zur Fahrgastnachfrage stellt die nachfolgende Tabelle dar.

Tabelle 14: Entwicklung der AnrufBus-Fahrgastnachfrage (Ostholstein)

	2008	2009
durchschnittliche Fahrgastzahl pro Tag	54,6	54,2
Anzahl der Fahrgäste	19.927	19.807
Anzahl der Fahrten	15.789	16.187
Anzahl der Bündelungen	2.853	2.720
Anzahl Fahrten mit Kinderwagenmitnahme	42	133
Anzahl Fahrten mit Rollstuhlmitnahme	295	374

Datenquelle: Jahresberichte der Autokraft 2008 und 2009

6.2.1 Zielsetzung des Angebots

Die Ziele, die mit der Einführung flexibler Bedienungsformen verfolgt werden, lassen sich auf Basis einer umfangreichen Evaluation verschiedener Praxisbeispiele, wie folgt zusammenfassen:

- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bzw. Kostenoptimierung und/oder Verbesserung des Mobilitätsangebotes. Hierzu zählt:
 - Schaffung neuer oder veränderter Mobilitätsangebote zur Sicherung der Daseinsvorsorge
 - die quantitative Verbesserung eines vorhandenen Mobilitätsangebotes oder
 - die qualitative Verbesserung eines vorhandenen Mobilitätsangebotes (etwa durch die Erhöhung des Fahrgastservices oder der sozialen Sicherheit, durch Komfortgewinn, etc.) (BMVBS/BBSR 2009a: 17f)

Auch die beiden untersuchten F-Bussen (RufBus Angermünde und AnrufBus Ostholstein) dienen der Aufrechterhaltung einer ÖPNV-Grundversorgung und der Verringerung bestehender Mobilitätsdefizite, gerade bei Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen. Der RufBus Angermünde verfolgt zudem explizit das Ziel einer möglichst effizienten Durchführung des Angebotes: "Mehr Leistung, ein besseres Angebot für die Menschen bei gleich bleibender Investition" (Interview Wagner).

6.2.2 Nutzungsmodalitäten

Die Fahrgäste melden ihre Fahrtwünsche mindestens 60 Minuten (RufBus Angermünde) bzw. mindestens 45 Minuten (AnrufBus Ostholstein) vor Fahrtantritt telefonisch in der Dispositionszentrale an.

Die Anmeldung beim RufBus Angermünde ist von montags bis freitags von 8:00 bis 18:00 Uhr sowie am Wochenende und feiertags von 8:00 bis 13:00 Uhr möglich. Auch die Buchung des AnrufBusses Ostholstein ist werktags ganztägig möglich. Erforderlich sind bei beiden Angeboten die Angabe von Name, Adresse und Telefonnummer, von Abfahrts- und Zielort sowie die gewünschte Abfahrts- oder Ankunftszeit. Zur besseren Disposition wird außerdem die Anzahl der mitfahrenden Personen und ggf. mitgeführter Gegenstände abgefragt. Beide Angebote bieten die Möglichkeit der Mitnahme von Haustieren, Fahrrädern, Rollstühlen oder Kinderwagen grundsätzlich an (Websites Autokraft und Uckermärkische Verkehrsgesellschaft). Schwerbehinderte Menschen werden kostenlos befördert (Website Autokraft).

Im Gegensatz zum RufBus Angermünde besteht beim AnrufBus Ostholstein kein Anspruch auf die Beförderung, wenn innerhalb von 30 Minuten vor oder nach einem Fahrtwunsch eine Linienbusverbindung zum Zielort besteht (Website Autokraft).

Die gültigen Fahrpreise des jeweiligen Verkehrsverbundes gelten auch für den F-Bus. Aufgrund der Haustürbedienung ist bei beiden Angeboten ein Komfortzuschlag in Höhe von einem Euro pro Fahrt und Person zusätzlich zu entrichten, im Falle des Angebotes in Ostholstein unabhängig davon, ob ein Ausstieg an der Haltestelle oder an der Haustür erfolgt.

Im Falle des RufBusses Angermünde kostet der Einzelfahrschein für Erwachsene im Landkreis nach VBB-Tarif (Stand 11/ 2010) 1,60 Euro (Preisstufe 1), ermäßigt einen Euro. Neben den Einzeltickets sind auch Zeitkarten erhältlich (Website Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), VBB-Preisauskunft).

Oscar Klose vom Kreis Ostholstein, Fachdienst Regionale Planung, ÖPNV/ Schülerbeförderung sieht die tarifliche Einbindung in den ÖPNV-Tarif als besonders wichtig für den Erfolg des Angebotes an (Interview Klose).

Gemäß Normaltarif berechnet der Nahverkehr Schleswig-Holstein (Stand 11/2010) einem Erwachsenen für einen Einzelfahrschein im Kurzstreckenbereich 1,40 Euro, ermäßigt 1,10 Euro. Neben den Einzeltickets sind auch hier Zeitkarten erhältlich (Website Autokraft Tarifbestimmungen).

6.2.3 Angebotszeiten

Der RufBus Angermünde verkehrt montags bis freitags zwischen 17:30 und 22:00 Uhr sowie samstags, sonntags und feiertags von 8:00 bis 22:00 Uhr (Website Uckermärkische Verkehrsgesellschaft).

Dagegen ergänzt der AnrufBus Ostholstein ganztägig das Angebot des Linienverkehrs täglich von 8:00 bis 19:30 Uhr (Website Autokraft).

6.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge

Bei den beim AnrufBus Ostholstein eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich um drei Kleinbusse vom Typ Renault Master, Baujahr 2004. Diese Fahrzeuge haben einen Verbrauch von acht bis zwölf Litern Diesel auf 100 Kilometer. Zwei der Fahrzeuge sind mit acht Sitzplätzen bestückt, ein drittes verfügt über 16 Sitzplätze. Ein Fahrzeug wird in Reserve gehalten (Interview Klose).

Auch beim RufBus Angermünde werden Kleinbusse eingesetzt (Interview Wagner). Nähere Informationen zur Anzahl und zum genauen Typ der Fahrzeuge liegen nicht vor.

6.3 Betrieb

6.3.1 Betreiber und weitere Beteiligte

Betreiber des RufBusses Angermünde ist die Personenverkehrsgesellschaft mbH Schwedt/Angermünde (PVG), der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg als Konzessionär sowie örtliche Taxi- und Mietwagenunternehmen.

Grundlage der Genehmigung von Linienverkehren im ÖPNV ist das PBefG. Innerhalb des VBB-Verbundgebietes erfolgt die Genehmigung alternativer Bedienungsangebote ausschließlich nach § 42 PBefG (VBB 2008: 17).

Die Ausführung des AnrufBusses Ostholstein liegt bei der Autokraft GmbH, Schleswig-Holsteins größtem Busunternehmen. Die Koordination leistet der Kreis Ostholstein. Im Rahmen der Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs ging die Verantwortung für den ÖPNV auf die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den ÖPNV über. Die Kreise sind für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung verantwortlich (Interview Klose).

6.3.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Aus betriebswirtschaftlichen Gründen konnte keine Auskunft zur wirtschaftlichen Entwicklung des Angebotes RufBus Angermünde gegeben werden. Obgleich keine Kostendeckung erreichbar ist, ist ein positiver Trend erkennbar (Interview Wagner). Das Angebot finanziert sich über die Verkehrsbetriebe.

Der Betrieb des AnrufBusses Ostholstein ist ebenfalls defizitär. So zahlen Kreise und Kommunen pro Jahr etwa 170.000 Euro zur Deckung des Angebotes.

Die anfängliche Hoffnung auf eine (finanzielle) Unterstützung der Tourismusbranche wurde enttäuscht. Es erfolgte bislang keinerlei Unterstützung, obwohl der AnrufBus auch für den Tourismus in dieser Region von Bedeutung ist.

Immerhin unterstützte die Sparkasse Holstein das Projekt finanziell. Als Gegenleistung ist an den Fahrzeugen Werbung für die Sparkasse angebracht.

In der Anfangszeit des Angebotes gab es zudem Förderungen vom Bundesland Schleswig-Holstein sowie auch von der Europäischen Union (Interview Klose).¹¹

Die nachfolgende Tabelle zeigt, dass die Einnahmen in den Jahren 2008 und 2009 anstiegen. Dies gilt sowohl für die Durchschnittseinnahmen pro Tag als auch für die Gesamtnettoeinnahmen durch die Fahrgelder und die Einnahmen je Fahrgast. Die Gesamtnettoeinnahmen der Fahrgelder lagen 2009 bei 51.221 Euro. Kalkuliert wurde indes eine Nettoeinnahme von 71.610 Euro. Die Ursachen für das Verfehlen der Kalkulationsdaten liegen in der niedrigeren Anzahl der Fahrgäste (19.807 bei kalkulierten 28.000 Fahrgästen) und nur geringen Erlösen je Fahrgast. Die durchschnittlichen täglichen Einnahmen von 127 Euro bewegen sich knapp 70 Euro unter den kalkulierten Werten (vgl. Jahresbericht Autokraft 2009).

Dass die Einnahmen je Fahrgast von durchschnittlichen 2,58 Euro über dem erwarteten Kalkulationswert von 2,55 Euro lagen, ist laut Jahresbericht der Autokraft GmbH nicht zuletzt auf Preisanpassungen im Tarif zurück zu führen. Die Gründe für die Unterschreitung der kalkulierten Beträge und die Verminderung des Erlöses pro Fahrgast liegen ursächlich in einer verstärkten Nutzung von Zeitkarten und Mehrfachfahrkarten sowie in einem hohen Anteil kostenfrei beförderter Menschen mit Schwerbehinderung (ca. 18%) (Autokraft 2009: 7f).

¹¹ Konkrete Angaben zur Art und Höhe der Förderung konnten nicht angegeben werden.

Tabelle 15: Entwicklung von Einnahmen, Fahrpreis und Fahrpreiskalkulation (AnrufBus Ostholstein)

Jahr	Durchschnitts-einnahmen pro Tag	kalkulierte Durchschnitts-einnahmen pro Tag	Gesamtnetto-einnahmen Fahrgelder	Kalkulierte Nettoeinnahmen Fahrgelder	Einnahmen je Fahrgast	Kalkulierte Einnahmen je Fahrgast
2008	122,82 €	157 €	50.058,40€	67.773,75 €	2,51 €	2,55 €
2009	127,17 €	195 €	51.221,10€	71.610,00 €	2,58 €	2,55 €

Datenquelle: Jahresberichte der Autokraft 2008 und 2009

6.3.3 Kommunikationsstrategien und -instrumente

In erster Linie informieren die Presse sowie kommunale Amtsblätter und Flyer die Kundinnen und Kunden über die Angebote. Auch auf den Internetseiten der entsprechenden Verkehrsunternehmen sind Informationen zum AnrufBus Angermünde bzw. dem RufBus Ostholstein zu finden.

Eine große Rolle für das Gelingen des Angebotes spielt, Petra-Juliane Wagner und Oscar Klose zufolge, die persönliche Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern des Bedienungsgebietes und mit der örtlichen Wirtschaft (z.B. Wirtschaftsausschüsse) sowie der lokalen Politik (z.B. Ortsteilbürgermeister), um deren Akzeptanz zu gewinnen. Gerade vor oder in der Anfangsphase des Angebotes ist dies von erheblicher Bedeutung für den Erfolg (Interview Klose). Die Menschen werden über Flyer und das Internet, besonders aber via lokale Werbung durch das Lokalfernsehen, Amtsblätter, den Ortsbürgermeister und andere lokale Multiplikatoren informiert (Interview Wagner).

6.4 Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz

Grundsätzlich ist bei der Betrachtung des Beitrags zum Umwelt- und Klimaschutz zu differenzieren, ob eine flexible Bedienungsform den konventionellen Linienbus ergänzt oder ersetzt und welches die Vergleichsgrößen sind. Beim Ersatz wenig ausgelasteter konventioneller Linienfahrten haben flexible Bedienungsformen tendenziell einen positiven Effekt auf den Umwelt- und Klimaschutz, da meist kleinere, verbrauchsärmere und effizientere Fahrzeuge eingesetzt werden und Leerkilometer entfallen, da flexible Bedienungsformen tatsächlich nur bei Bedarf fahren.

Handelt es sich hingegen bei einer flexiblen Bedienungsform um eine Ergänzung des konventionellen Linienverkehrs ist grundsätzlich davon auszugehen, dass zusätzliche Emissionen entstehen. Hier müsste zunächst geklärt werden, wie die Mobilitätsbedürfnisse befriedigt würden, wenn die flexible Bedienungsform nicht bestünde.

1. Variante 1: Ohne die flexible Bedienungsform werden die Mobilitätsbedürfnisse nicht befriedigt und Fahrten nicht durchgeführt, d.h. es entstünden keine Emissionen (= positiv aus Umwelt- und Klimaschutzperspektive), allerdings wären auch die Möglichkeiten zur sozialen Teilhabe eingeschränkt (= negativ aus gesellschaftlicher/sozialer/individueller Sicht).
2. Variante 2: Ohne die flexible Bedienungsform werden die Wege mit dem Auto (Selbstfahrer oder durch Hol- und Bringdienste) zurückgelegt. Inwiefern Fahrten mit flexiblen Bedienformen oder dem Auto bei der Betrachtung der Auswirkungen auf Umwelt- und Klimaschutz besser abschneiden, hängt vom Besetzungsgrad, den Verbrauchskennwerten der Fahrzeuge sowie der Länge der Wege ab. Dies ist nicht pauschal zu beantworten, sondern im Einzelfall zu betrachten.
3. Variante 3: Ohne die flexible Bedienungsform werden die Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Grundsätzlich sind nicht-motorisierte Verkehrsarten aus Umwelt- und Klimasicht positiver zu bewerten als motorisierte Verkehrsformen.

In der Realität wird eine Mischung der Varianten am wahrscheinlichsten sein, d.h. dass ein Teil der Wege ohne die flexible Bedienungsform nicht durchgeführt wird und ein anderer Teil der Wege auf andere Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad oder die eigenen Füße) verlagert wird. Wie hierbei das Verhältnis der vorgestellten Varianten tatsächlich ist, kann aufgrund der vorliegenden Datenlage nicht abgeschätzt werden.

Eher negativ hinsichtlich der Umwelt- und Klimabilanz wirkt sich hingegen aus, dass flexible Bedienungsformen in Einzelfällen dazu beitragen können, neue Mobilitätsbedürfnisse zu wecken. Die aus sozialer Perspektive erfreuliche Erhöhung der Mobilität kann sich folglich aus Umwelt- und Klimasicht in mehr Verkehr und somit negativen Auswirkungen wie beispielsweise einer Erhöhung der Emissionen niederschlagen. Fahrten, die vor der Einführung eines AnrufBusses nicht getätigt wurden, können nun verrichtet werden und führen zu zusätzlichen Emissionen.

Durch Kraftstoffeinsparung, gerade durch die Reduktion so genannter Leerkilometer sowie durch den Einsatz von – verglichen mit dem konventionellen Linienverkehr – verbrauchsärmeren Fahrzeugen, verringern sowohl der AnrufBus Ostholstein als auch der RufBus Angermünde den Kraftstoffverbrauch und so folglich die Emission von Schadstoffen.

Der Besetzungsgrad lag beim Beispiel Ostholstein im Jahr 2008 bei durchschnittlich 1,26 und 2009 bei 1,22 Fahrgästen pro Fahrt. Die tägliche Kilometerleistung des AnrufBusses Ostholstein bewegte sich zwischen 2007 und 2009 zwischen 830 und 854 Kilometern. Dies entspricht einer durchschnittlichen Kilometerleistung von rund 15½ Kilometern je Fahrgast (siehe Tabelle 8).

Tabelle 16: Übersicht der Kilometerleistung AnrufBus Ostholstein 2007 - 2009

Jahr	Kilometerleistung pro Tag (Jahr)	durchschnittliche Kilometerleistung je Fahrgast (Leer- und Nutzfahrt)
2007	830 (302.950)	15,43
2008	853 (311.345)	15,75
2009	854 (311.710)	15,94

Datenquelle: Jahresberichte der Autokraft 2008 und 2009

6.5 Gesellschaftliche/soziale Vorteile

Beide Angebote erfüllen in ihren Bedienungsgebieten wesentliche Funktionen der Daseinsvorsorge und tragen zur Steigerung der regionalen Mobilität bei. Das Angebot ermöglicht vielen bislang mobilitätseingeschränkten Menschen, besonders Senioren mit beschränktem Zugriff auf ein Auto, den Zugang zu Gesundheits-, Versorgungs- und Kulturangeboten der Umgebung. Die Angebote reduzieren auf diesem Wege Belastungen durch private Bring- und Holdienste und fördern die persönliche Selbständigkeit der Nutzenden (Interview Wagner).

Bestünde das Angebot des AnrufBusses nicht, so schätzt Oscar Klose ein, käme es zu einer Unterversorgung von Bevölkerungsgruppen mit nur geringer Autoverfügbarkeit, die aufgrund mangelnder Optionen auf ein Mobilitätsbedürfnis verzichteten (Interview Klose).

6.6 Auswahlbegründung und Fazit

Der F-Bus ist die Form der alternativen Bedienung mit den umfassendsten Freiheitsgraden, ohne Bindung an einen Fahrplan und ohne feste Haltestellen. Das erlaubt eine umfängliche Erschließung ländlicher Räume. Der Einsatz von Kleinbussen gestattet ferner die Bündelung mehrerer Fahrtwünsche in einem Gebiet, welche wiederum die Kapazität eines Taxis überschreiten.

So tragen beide Angebote wesentlich dazu bei, Mobilitätsdefizite in den jeweils nur schwach besiedelten Regionen in Brandenburg und Schleswig-Holstein abzubauen.

Insbesondere in Bezug auf die neuen Bundesländer, deren ländlicher Raum besonders intensiv mit den vielfältigen und vielschichtigen Schrumpfungproblemen konfrontiert ist, stellt das Rufbusangebot einen Lösungsansatz dar, welcher dazu beiträgt, die zunehmenden Strukturschwächen abzumildern.

6.7 Quellen und weiterführende Literatur

Interview Oscar Klose, Kreis Ostholstein, Fachdienst Regionale Planung, ÖPNV/Schülerbeförderung, 02.08.10

Interview Petra-Juliane Wagner, Bereichsleiterin Planung und Bestellung, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 01.09.10

Autokraft. Jahresberichte. Downloadbar unter: <http://www.kreis-oh.de/media/custom/loadDocument.phtml?ObjSvrlD=335&ObjID=4017&ObjLa=1&Ext=PDF> (Zugriff am 02.11.10)

BMVBS/BBSR (Hg.) (2009) 1: Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV - Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Bonn

BMVBS/BBSR (Hg.) (2009) 2: Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen – Evaluationsreport, BBSR-Online-Publikation 10/2009.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) (2008): Handbuch Alternative Bedienung im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Berlin. Online verfügbar unter http://www.vbbonline.de/download/dokumente/Handbuch_Alternative_Bedienung2008.pdf (Zugriff am 02.11.10)

Website Autokraft Tarifbestimmungen: http://www.autokraft.de/docs/2009-12-13_Tarifbestimmungen_SH-Tarif.pdf (Zugriff am 02.11.10)

Website Autokraft: <http://www.autokraft.de/de/id395.htm> (Zugriff am 02.08.10)

Website BBSR im BBR: http://www.bbsr.bund.de/nn_103086/BBSR/DE/Raumbearbeitung/Werkzeuge/Raumabgrenzung/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Kreistypen/kreistypen.html (Zugriff am 15.07.10)

Website destatis: <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/Content75/AltersgruppenFamilienstand.templateId=renderPrint.phtml> (Zugriff am 15.07.10)

[kerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/Content75/AltersgruppenFamilienstand.templateId=renderPrint.phtml](http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/Content75/AltersgruppenFamilienstand.templateId=renderPrint.phtml) (Zugriff am 15.07.10)

Website Impuls 2005: http://www.impuls-2005.de/public/frs_neue_angebote.html (Zugriff am 15.07.10)

Website Kreis Barnim: <http://www.barnim.de/Zahlen-und-Fakten.66.0.html> (Zugriff am 15.07.10)

Website Kreis Ostholstein: <http://www.kreis-oh.de/index.phtml?mNavID=68.3&sNavID=335.194&La=1> (Zugriff am 02.09.10)

Website Kreis Uckermark: <http://www.uckermark.de/de/uckermark-in-zahlen-bevoelkerung> (Zugriff am 15.07.10)

Website TUVPT: <http://www.tuvpt.de/fileadmin/pdf/PNVRegion/PNVRegionBroschuere.pdf> (Zugriff am 02.09.10)

Website Uckermärkische Verkehrsgesellschaft (UVG): <http://www.uvg-online.com/wDeutsch/service/rufbus.php?navanchor=1010002> (Zugriff am 02.09.10)

Website VBB-Preisaukunft: http://www.vbbonline.de/index.php?cat=2&sCat=394&id_language=1#anker1 (Zugriff am 02.11.10)

Zahlen zur Wirtschaftlichkeit sowie Umwelt- und Klimaschutz online verfügbar unter: <http://www.kreis-oh.de/media/custom/loadDocument.phtml?ObjSvrlD=335&ObjID=4702&ObjLa=1&Ext=PDF> sowie <http://www.kreis-oh.de/media/custom/loadDocument.phtml?ObjSvrlD=335&ObjID=4017&ObjLa=1&Ext=PDF> (Zugriff am 15.07.10)

7 Risches Rollender Supermarkt

Mobiles Verkaufsfahrzeug des Lebensmitteleinzelhandels.

7.1 Gebiet und Altersstruktur

Das Bediengebiet des hier beschriebenen mobilen Angebots liegt im südwestlichen Sachsen-Anhalt. Es handelt sich um einen vorwiegend nachfrageschwachen, dispers besiedelten Raum, vielfach ohne eine Lebensmittelversorgung in den Ortschaften.

Die Bevölkerungsdichte im Landkreis Mansfeld-Südharz beträgt 106 Einwohner(inne)n pro km² bei einer Territorialfläche von 1.448,67 km² (Website LK Mansfeld-Südharz). Der BBSR stuft den Kreis als ländlichen Kreis in einem verstädterten Raum ein (Website BBSR im BBR).

Das Bedienungsgebiet ist räumlich begrenzt, da nur ein Fahrzeug zur Verfügung steht. Pro Woche werden in drei verschiedenen Touren bestimmte Orte angefahren. Zusätzlich gibt es auch individuelle Anfahrpunkte in den Orten („vor der Haustür“) (Interview Rische).

Tabelle 17: Gebietsbeschreibung Risches Rollender Supermarkt

Gebiet	Landkreis Mansfeld-Südharz
Einwohnerzahl	151.493*
Fläche in km	1.448,67 km ² *
Einwohnerdichte in EW/ km ²	106*
BBR-Stadt- und Gemeindeeinstufung	nicht anwendbar, da Landkreisebene
BBR-Raumkategorie**	ländlicher Kreis in einem verstädterten Raum

Quellen:

* Website LK Mansfeld-Südharz

** Website BBSR im BBR

7.2 Beschreibung des Angebots

Mobile Verkaufsstellen gewinnen insbesondere im ländlichen Raum kontinuierlich an Bedeutung (Fachverband Mobile Verkaufsstellen 2010). Risches Rollender Supermarkt bietet seit dem Jahr 2006 mit seinem mobilen Verkaufsfahrzeug eine Grundversorgung als Vollsortimenter mit 2.000 bis 2.500 Artikeln an. Zusatzleistungen sind abhängig von individuellen Kundenwünschen. So besteht z.B. die Möglichkeit sowohl Briefmarken oder Telefonkarten als auch Floristensträuße, etwa für feierliche Anlässe, zu erhalten (Interview Rische).

Es existiert ein fester Tourenplan, der im Internet (Tourenplan Rische) sowie im Supermarkt Nahkauf Rische einsehbar ist. Die Anmeldung individueller Fahrtwünsche ist auch möglich. An sechs Tagen in der Woche fährt das Verkaufsfahrzeug Orte im ländlichen Raum an, in denen die Versorgung für nicht-automobile Menschen eingeschränkt ist. Es handelt sich in erster Linie um Orte ohne Lebensmittelhändler und mit fehlender ÖPNV-Anbindung (ebenda).

Die Kundschaft des rollenden Supermarktes setzt sich vielfach aus Menschen zusammen, die bezüglich ihrer Versorgung mit Lebensmitteln auf Dritte angewiesen wären, wenn das Angebot des Unternehmens Nahkauf Rische nicht bestünde. Zu einem großen Teil sind es Frauen in einem Alter über 65 Jahren, in der Regel mobilitätseingeschränkt und nicht automobil. Menschen, die über ein Auto verfügen, nutzen das Angebot erfahrungsgemäß eher für den Vergesslichkeits- und Bequemlichkeitseinkauf und kaufen gewöhnlich im Discounter ein, der mit dem Auto erreichbar ist (Interview Rische).

Erfolgsfaktoren für diese Art von mobilem Angebot sind ein enger persönlicher Kontakt mit den Kundinnen und Kunden. Dies wiegt die Zusatzkosten für die Dienstleistung wieder auf und macht das Angebot besonders. Ferner sind ein verlässliches Fahrzeug für die zuverlässige Belieferung der Kunden ebenso notwendig für den Erfolg wie zuverlässige, gewissenhafte und freundliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Interview Rische).

7.2.1 Zielsetzung des Angebots

Zielsetzung des Angebotes ist die Vollversorgung der Menschen mit Lebensmitteln im ländlichen Raum, speziell in unterversorgten Regionen (Interview Rische).

7.2.2 Nutzungsmodalitäten

Keine Angaben

7.2.3 Angebotszeiten

Keine Angaben

7.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge

Das Unternehmen setzt ein Fahrzeug vom Typ Mercedes Benz Vario 813 D ein. Das Gewicht des Fahrzeuges liegt bei 7,5 Tonnen. Der Dieselmotor ist ausgestattet mit BlueTec® 4 Technologie zur Abgasreinigung (Abgasnorm: Euro 4) und erbringt eine Leistung von 95 kW, was 129 PS entspricht (Interview Rische).

7.3 Betrieb

7.3.1 Betreiber und weitere Beteiligte

Betreiber des mobilen Angebotes ist das privatwirtschaftliche Unternehmen Nahkauf Rische. Der selbständige Kaufmann Olaf Rische bietet das Artikelsortiment der REWE-Gruppe an.

7.3.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Das Angebot finanziert sich über Einnahmen aus dem Geschäftsbetrieb des Unternehmens Nahkauf Rische. Der Kauf des Verkaufsfahrzeugs sowie der erforderliche Umbau des Fahrzeugs schlug mit einer Investition von rund 100.000 Euro zu Buche. Aufgrund der Existenz des Lebensmittelmarktes in Eisleben entstehen keine zusätzlichen Lagerungskosten (Interview Rische).

Da mit dem Supermarkt Nahkauf Rische bereits ein angemeldetes Gewerbe bestand, gab es keinerlei genehmigungsrechtliche Hürden zu überwinden. Es bestand vielmehr die Möglichkeit einer Förderung des mobilen Angebotes durch den Lieferanten REWE¹². Zudem gab es die Möglichkeit der Förderung durch das Integrationsamt bei Einstellung eines Mitarbeiters mit Behinderung (Interview Rische). Diese Förderung be-

¹² Konkrete Zahlen zur Förderung durch die REWE liegen nicht vor.

zieht sich auf die Einrichtung behindertengerechter Arbeitsplätze und die Beschäftigung von körperlich benachteiligten Arbeitskräften (SGB IX).¹³

Die wirtschaftliche Entwicklung des rollenden Supermarktes verlief positiv. Nach einer Gewöhnungszeit der Kundinnen und Kunden an das Angebot und einem wirtschaftlich schwierigen Jahr für das Unternehmen gibt es inzwischen einen festen Kundenstamm. Dies sei gerade dort der Fall, wo die Versorgung mit Lebensmitteln stark eingeschränkt oder gar nicht mehr existiert ist (Interview Rische).

Der rollende Supermarkt bedient derzeit etwa 600 Kunden in der Woche. Die Umsätze bewegen sich dabei um 26.000 Euro pro Monat, was einen durchschnittlichen Kassensbon von rund zehn Euro bedeutet. Für die Kundinnen und Kunden entsteht bei der Wahrnehmung des Angebotes ein Aufpreis von sechs bis acht Prozent je nach Produkt im Vergleich zu den Preisen im zugehörigen Supermarkt Nahkauf Rische (Interview Rische).

7.3.3 Kommunikationsstrategien und -instrumente

Beworben und bekannt gemacht wird das Angebot in erster Linie über Faltblätter und Zeitungswerbung. Auch die Mundwerbung stellt, gerade in kleinen Ortschaften, einen wesentlichen Faktor dar (Interview Rische).

7.4 Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz

Im Vordergrund des hier beschriebenen Angebots steht eine verbesserte Vollversorgung der Menschen mit Lebensmitteln im ländlichen Raum, speziell in unterversorgten Regionen. In diesem Zusammenhang strebt der Betrieb, neben den unternehmerischen Zielen, primär gesellschaftliche bzw. soziale Vorteile an. Eine Aussage über den Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz ist kaum möglich.

Das Fehlen des mobilen Angebotes machte Fahrten vom Wohnsitz der Kundinnen und Kunden zum nächsten Supermarkt erforderlich. In diesem Zusammenhang gibt es keine näheren Angaben zu den potentiellen Fahrzeugen der Menschen, was die Umwelt- und Klimawirkung kaum abschätzbar macht.

Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass das Angebot zu einem Großteil von Menschen genutzt wird, die ohnehin nur geringfügig das Auto zu ihrer Mobilität nutzen. In diesem Fall können jedoch die Hol- und Bringdienste Dritter, etwa von Verwandten und Bekannten, eingespart werden. Diese Fahrten lassen sich jedoch ebenso wenig quantifizieren, da kaum einzuschätzen ist, ob die Waren extra besorgt oder auf einer ohnehin ausgeführten Fahrt mitgebracht worden wären.

¹³ vgl. SGB IX, Ausfertigungsdatum: 19.6.2001. Vollzitat: "Neuntes Buch Sozialgesetzbuch - Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen - (Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2001, BGBl. I S. 1046), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 5. August 2010 (BGBl. I S. 1127) geändert worden ist". Stand: Zuletzt geändert durch Art. 4 G v. 5.8.2010 I 1127.

§34 (3): „Eingliederungszuschüsse betragen höchstens 50 von Hundert der vom Arbeitgeber regelmäßig gezahlten Entgelte, soweit sie die tariflichen Arbeitsentgelte oder, wenn eine tarifliche Regelung nicht besteht, die für vergleichbare Tätigkeiten ortsüblichen Arbeitsentgelte im Rahmen der Beitragsbemessungsgrenze in der Arbeitsförderung nicht übersteigen; die Leistungen sollen im Regelfall für nicht mehr als ein Jahr geleistet werden. Soweit es für die Teilhabe am Arbeitsleben erforderlich ist, können die Leistungen um bis zu 20 Prozentpunkte höher festgelegt werden.“

Die Rückzahlung ist auf die Hälfte des Förderungsbetrages, höchstens aber den im letzten Jahr vor der Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses gewährten Förderungsbetrag begrenzt; ungeforderte Nachbeschäftigungszeiten werden anteilig berücksichtigt.“

Ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz ist die Ausstattung des Betriebsfahrzeuges mit der so genannten BlueTec®4-Technologie (Harnstoffeinspritzung)¹⁴ (Interview Rische). Die Kilometerleistung des Fahrzeuges liegt bei ungefähr 30.000 Kilometer im Verlauf eines Jahres (ebenda).

7.5 Gesellschaftliche/soziale Vorteile

„Mit unserem Verkaufsmobil bringen wir Ihnen ein Stück Selbständigkeit zurück. Das mit bis zu 2.500 Artikeln des täglichen Bedarfs bestückte Spezialfahrzeug sichert in Zukunft nicht nur die Nahversorgung in Ihrer Umgebung“ (Website Risches Rollender Supermarkt).

Risches Rollender Supermarkt bietet eine persönliche, individuelle Bedienung der Kundinnen und Kunden sowie die Möglichkeit zum sozialen Kontakt während des Einkaufs. Das Angebot sichert überdies die automobilunabhängige Nahversorgung im ländlichen Raum und somit ein selbstbestimmtes Leben vieler Menschen bis ins hohe Alter.

Laut Olaf Rische, Inhaber des Unternehmens, verlassen sich heute viele Menschen auf die Dienstleistung des rollenden Supermarkts. Dessen Ankunft habe sich in den jeweiligen Orten zu einer Selbstverständlichkeit entwickelt und sei für die Kundinnen und Kunden heute ein fester Bestandteil des Alltages. Das Nicht-Angebot ließe eine Unterversorgung nicht-automobiler Menschen und dadurch hervorgerufene erhebliche Einbußen an Lebensqualität befürchten (Interview Rische).

7.6 Auswahlbegründung und Fazit

Risches Rollender Supermarkt ist ein typisches und erfolgreiches Beispiel dafür, wie Produkte zu den Menschen, die im ländlichen Raum leben, gebracht werden, wenn diese nicht selbständig in der Lage sind, die teils weiten Wege zum nächsten Lebensmittel-Einzelhandel zurückzulegen. Im Gegensatz zu klassischen Mobilitätsangeboten, die den Menschen zum Produkt bringen, wird mit den mobilen Supermärkten der Ansatz verfolgt, die Produkte zum Kunden zu bringen.

Die zur Bearbeitung des hier vorliegenden Beispiels für einen erfolgreich arbeitenden rollenden Supermarkt zur Verfügung gestellten Daten erwiesen sich zudem als besonders gut dokumentiert.

7.7 Quellen und weiterführende Literatur

Interview Olaf Rische, Inhaber von Nahkauf Rische, Betreiber von Rische's rollendem Supermarkt, 28.07.10

Fachverband Mobile Verkaufsstellen (2010): Info Mai 2010. Online verfügbar unter: http://www.ernaehrungsdenkwerkstatt.de/fileadmin/user_upload/EDWText/TextElemente/HandeI/Mobile_Verkaufsstellen_Infos_Mai_2010.pdf (Zugriff am 15.07.10)

Imoha (2002): Ergebnisse der Besucherbefragungen auf Verkaufsausstellungen des Fahrzeugwerkes Borco-Höns. Online verfügbar unter: http://www.imoha.de/Ergeb02_Borco_Homepage.pdf (Zugriff am 15.07.10)

Imoha (2003): Mobile Verkaufsfahrzeuge - Chance für die Belebung ländlicher Räume. Online verfügbar unter: http://www.imoha.de/Mobile%20Verkaufsstellen_Chance.pdf (Zugriff am 15.07.10)

Liening, Bernd (2005): Rollende SB-Märkte. In: Lebensmittel Praxis, Nr. 23, 2.12.2005

Schwiertert, Christina (2008): Mobil sein heißt die Devise. Online verfügbar unter: <http://www.landundforst.de/?redid=216767> (Zugriff am 15.07.10)

¹⁴ Dies ist eine Technik zur Abgasreinigung, welche die Stickoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen senkt.

Tourenplan Rische: Online verfügbar unter: http://www.risches-rollender-supermarkt.de/tourenplan_1.htm (Zugriff am 15.07.10)

Website BBSR im BBR:
http://www.bbsr.bund.de/nn_103086/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Werkzeuge/Raumabgrenzung/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Kreistypen/kreistypen.htm (Zugriff am 15.07.10)

Website Landkreis Mansfeld-Südharz: Online verfügbar unter:
<http://www.mansfeldsuedharz.de/index.php?id=108010888340> (Zugriff am 15.07.10)

Website Risches Rollender Supermarkt: Online verfügbar unter: <http://www.risches-rollender-supermarkt.de/wissenswertes.htm> (Zugriff am 15.07.10)

8 Mobile Bürgerbüros Eschweiler und Bergisch Gladbach

Mobile kommunale Dienstleistungen

8.1 Gebiet und Altersstruktur

Die Städte Eschweiler und Bergisch Gladbach sind in ihrer heutigen Form im Zuge der nordrhein-westfälischen Gebietsreform in den 1970er Jahren entstanden. Es handelt sich um Flächengemeinden, in denen die Entfernungen zwischen den einzelnen Stadtteilen und den Zentren, also von den Wohnstandorten der Bürgerinnen und Bürger zu den Verwaltungseinrichtungen – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen – nur schwer zu bewältigen sind.

Die Stadt Eschweiler ist als Mittelzentrum eine regionsangehörige Stadt in der Städteregion Aachen. Die heutige Form erhielt Eschweiler im Jahre 1972 durch Eingliederung der umliegenden Ortschaften Dürwiß, Laurenzberg, Lohn und Weisweiler sowie durch die Wiedereingliederung von Kinzweiler in die vorherige Stadt Eschweiler (Website Stadt Eschweiler 2). Auch Bergisch Gladbach ist im Zuge der letzten Gebietsreform in Nordrhein-Westfalen (1975), aus dem Zusammenschluss der Gemeinden Bergisch Gladbach und Bensberg heraus, zu einer großen Flächengemeinde geworden.

Tabelle 18: Gebietsbeschreibung Mobile Bürgerbüros Eschweiler und Bergisch Gladbach

Gebiet	Eschweiler	Bergisch Gladbach
Einwohnerzahl	55.533*	109.941**
Fläche in km ²	76 [*]	83,1**
Einwohnerdichte in EW/km ²	731*	1.323**
BBR-Stadt- und Gemeinde-einstufung***	Große Mittelstadt	Große Mittelstadt
BBR-Raumkategorie***	Städteregion Aachen: Hochverdichteter Kreis	Rheinisch-Bergischer Kreis: Hochverdichteter Kreis

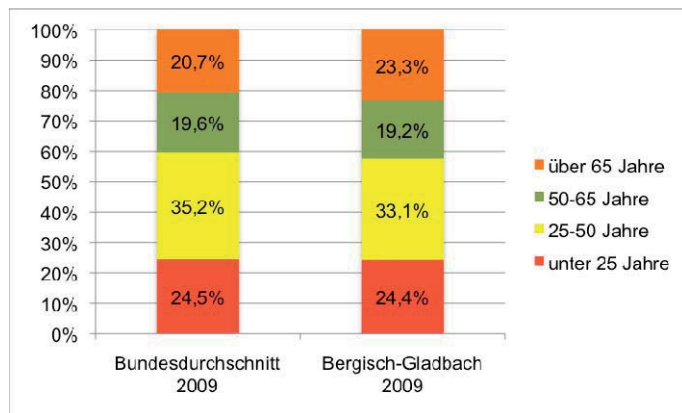
Quellen:

* Website Stadt Eschweiler 1 (Stand 2010)

** Website Stadt Bergisch Gladbach 1 (Stand 2009)

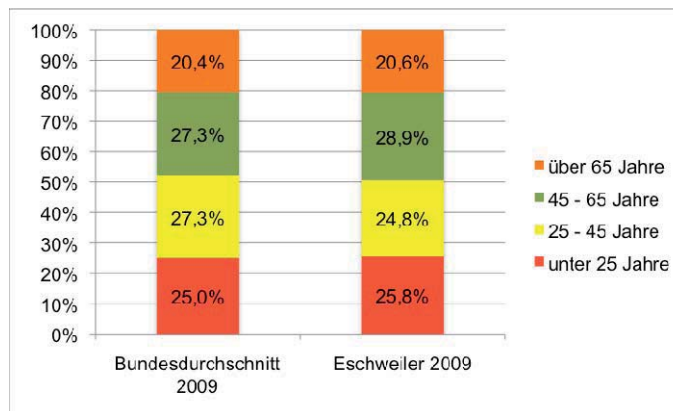
***Website BBSR im BBR

Abb. 11: Altersstruktur Stadt Bergisch Gladbach im Vergleich zum Bundesdurchschnitt



Datenquelle: Website Stadt Bergisch Gladbach 1 und destatis

Abb. 12: Altersstruktur Stadt Eschweiler im Vergleich zum Bundesdurchschnitt



Datenquelle: Website Stadt Eschweiler 1 und destatis

Während die Altersstruktur in Eschweiler im Wesentlichen dem Bundesdurchschnitt entspricht, leben in der Stadt Bergisch Gladbach tendenziell mehr Senioren über 65 Jahre im Vergleich zu Bundesdurchschnitt und entsprechend weniger Personen im Alter zwischen 25 und 50 Jahren.

8.2 Beschreibung des Angebots

In einem mobilen Bürgerbüro können alle Verwaltungsdienstleistungen (z.B. Beantragung des Personalausweises, Ab- und Ummeldungen, Beglaubigung von Zeugnissen) durchgeführt werden. Die Bürgerinnen und Bürger müssen hierzu nicht mehr das Rathaus in der Innenstadt aufsuchen, sondern können zu festen Zeiten in näher gelegenen, ortsansässigen Bank- bzw. Sparkassenfilialen das mobile Bürgerbüro besuchen.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bürgerbüros sind mit einem Spezialkoffer ausgerüstet, der neben den üblichen Bürgerbüro-Utensilien (Formulare, Stempelkissen etc.) überdies Drucker und Scanner enthält (Website Stadt Eschweiler 3; Interview Bürgerbüro Eschweiler). In den mobilen Bürgerbüro-Filialen sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter per Laptop über eine Standleitung mit dem kommunalen Rechenzentrum verbunden, was die sofortige Übermittlung von Einwohnerdaten ermöglicht.

Die mobilen Bürgerbüros in Eschweiler und Bergisch Gladbach existieren seit 2008 und werden insbesondere von den Bewohnerinnen und Bewohnern der betreffenden Stadtteile genutzt. Zwei feste Bürgerbüros in Refrath und Bensberg wurden vor Initiierung des mobilen Bürgerbüros aus finanziellen Gründen geschlossen.

8.2.1 Zielsetzung des Angebots

Zielsetzung der jeweiligen Angebote ein ortsnaher Service von Verwaltungsdienstleistungen für die Menschen in einer Flächenkommune (Website Stadt Eschweiler 3; Interview Werheid).

8.2.2 Nutzungsmodalitäten

Es sind keine besonderen Nutzungsvoraussetzungen notwendig. Die Bürgerinnen und Bürger können zu den vorgegebenen Zeiten alle Verwaltungsdienstleistungen in den mobilen Bürgerbüros in Anspruch nehmen.

8.2.3 Angebotszeiten

Ein Fahrzeug steuert als mobile Meldebehörde täglich nach einem festen Zeitplan die verschiedenen Stadtteile an.

Das mobile Bürgerbüro Eschweiler kann beispielsweise dienstags zwischen 9.00 - 12.00 Uhr in der Sparkassenfiliale Eschweiler-Dürwiß und donnerstags zur gleichen Uhrzeit in der Dürwißer Raiffeisenbank wahrgenommen werden. Ebenso besteht die Möglichkeit das mobile Bürgerbüro in Eschweiler-Kinzweiler in der Filiale der Raiffeisenbank freitags von 9.00 bis 11.00 Uhr zu besuchen.

8.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge

Die notwendigen Fahrten werden mit Fahrzeugen aus dem jeweiligen kommunalen Fuhrpark durchgeführt. Die Stadt Bergisch Gladbach nutzt als Dienstfahrzeug einen Ford Focus Kombi (Interview Werheid). Im Falle der Stadt Eschweiler kommt ein nicht näher beschriebenes erdgasbetriebenes Fahrzeug zum Einsatz (Website Stadt Eschweiler 3).

8.3 Betrieb

8.3.1 Betreiber und weitere Beteiligte

Initiator und Betreiber der mobilen Bürgerbüros ist jeweils die entsprechende Kommune. Partner sind die ortsansässigen Banken bzw. Sparkassen, die die Örtlichkeiten und die erforderliche Internetanbindung kostenfrei zur Verfügung stellen (Interview Bürgerbüro Eschweiler und Interview Werheid).

8.3.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Zusätzliche Personalkosten fallen beim mobilen Bürgerbüro Eschweiler nicht an. Sachkosten entstanden lediglich durch die Anschaffung der Koffer (Interview Bürgerbüro Eschweiler).

Allerdings ist die Inanspruchnahme des Angebotes in Eschweiler unter den Erwartungen geblieben, was laut Auskunft des Bürgerbüros, möglicherweise auch an den für Berufstätige unattraktiven Öffnungszeiten des mobilen Bürgerbüros liegt. Die meisten Menschen besuchen das zentrale Bürgerbüro in der Eschweiler Innenstadt. Hier besteht auch die Möglichkeit der Anfertigung von Passbildern, was beim mobilen Angebot nicht möglich ist. Aufgrund der nur geringen Besucherzahlen sollte das Angebot abgesetzt werden, indes ist die Durchführung des Bürgerbüros politisch erwünscht (ebenda).

Auch im Fall des Bürgerbüros Bergisch Gladbach nutzt die Mehrheit der Besucher das zentrale Bürgerbüro, jedoch haben von den insgesamt in 2009 rund 100.000 Besuchern der Meldebehörde Bergisch Gladbach immerhin 12 Prozent das mobile Bürgerbüro aufgesucht (Interview Werheid).

8.3.3 Kommunikationsstrategien und -instrumente

Sowohl das mobile Bürgerbüro in Eschweiler als auch das Angebot der Stadt Bergisch Gladbach werden über Flyer, Anzeigen und Postwurfsendungen beworben (Interviews Bürgerbüro Eschweiler und Werheid).

8.4 Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz

Im Vordergrund der mobilen Bürgerbüros in Eschweiler und Bergisch Gladbach steht ein bürgernahes Angebot von Verwaltungsdienstleistungen in Ortsteilen, die diesbezüglich keine Einrichtungen aufweisen, gerade für mobilitätseingeschränkte Menschen. Ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz spielt zunächst keine Rolle und ist aufgrund verschiedener Faktoren kaum zu bewerten.

Durch das Angebot entsteht eine nur geringe Anzahl von Fahrten der Mitarbeiter in die jeweiligen Ortsteile. Diese Fahrten werden mit den jeweilig verfügbaren Fahrzeugen aus dem kommunalen Fuhrpark durchgeführt. Eine genaue Einstufung dieser Fahrzeuge und somit ihrer spezifischen Emissionswerte kann aufgrund fehlender Daten nicht vorgenommen werden.

Existierte das Angebot der mobilen Bürgerbüros nicht, so erforderte dies Fahrten vom Wohnsitz der Bürgerinnen und Bürger zum Rathaus. Auch hier gibt es keine näheren Angaben zu den potentiellen Entfernungen und genutzten Fahrzeugen.

Im Falle des mobilen Bürgerbüros der Stadt Eschweiler führt das Ordnungsamt den Transport der Mitarbeiter und des Arbeitsmaterials durch. Hierbei fallen keine relevanten Zusatzfahrten an (Interview Bürgerbüro Eschweiler). In Eschweiler kommt darüber hinaus ein erdgasbetriebenes Fahrzeug zum Einsatz (Website Stadt Eschweiler 3).

Die Stadt Bergisch Gladbach nutzt als Dienstfahrzeug einen herkömmlichen Ford Focus Kombi. Das Fahrzeug legt 5.000 Kilometer im Jahr zurück (Interview Werheid).

8.5 Gesellschaftliche/soziale Vorteile

Das mobile Bürgerbüro ersetzt Mobilitätsbedürfnisse und erfüllt in den Stadtteilen, in denen es angeboten wird, wesentliche Funktionen der Daseinsvorsorge. Es befähigt die Menschen, obligatorische Verwaltungsdienstleistungen wahrzunehmen und erhöht den Grad an Selbstbestimmung und Eigenständigkeit, gerade bei Mobilitätseinschränkungen und im hohen Alter.

8.6 Auswahlbegründung und Fazit

Das Beispiel wurde als Good-Practice-Beispiel aufgeführt, da das Angebot mobiler Bürgerbüros, gerade im Hinblick auf den demografischen Wandel und unabhängig von der Bevölkerungsdichte des jeweiligen Raumes, speziell aber in Flächengemeinden mit „weiten Wegen“ eine Möglichkeit ist, bürgernahe Verwaltungsdienstleistungen für alle Menschen anzubieten.

Die Weiterentwicklung und Übertragbarkeit dieses Beispiels hinsichtlich kommunaler Hausbesuche kann, gerade in nachfrageschwachen Gebieten, eine Möglichkeit darstellen, um Menschen mit Verwaltungsdienstleistungen zu versorgen.

Auch trotz der nur schwachen Ausnutzung des mobilen Bürgerbüros in Bergisch Gladbach ist zu bedenken, dass ein derartiges Angebot eine wertvolle Hilfe für diejenigen ist, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind und einen hohen Aufwand betreiben müssten oder gar überhaupt keine Möglichkeit haben, selbständig in das zentrale Bürgerbüro Bergisch Gladbach zu gelangen.

8.7 Quelle und weiterführende Literatur

Interview Herbert Werheid, Leiter des Bürgerbüros der Stadt Bergisch Gladbach, 20.07.10

Interview mit einer Mitarbeiterin des Bürgerbüros Eschweiler, Leitung Rainer Neitzel, 06.08.10

Website Bürgerbüro Bergisch Gladbach: <http://www.bergischgladbach.de/buergerbuero.aspx> (Zugriff am 06.08.10)

Website Bürgerbüro Eschweiler: http://www.eschweiler.de/6_4221.html (Zugriff am 06.08.10)

Website destatis:

<http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/Content75/AltersgruppenFamilienstand.templateId=renderPrint.psm> (Zugriff am 06.08.10)

Website Landesdatenbank:

<https://www.landesdatenbank.nrw.de:443/ldbnrw/online.jsessionid=4B007090F9227BD6A20DA.A47F21A0330> (Zugriff am 06.08.10)

Website Stadt Bergisch Gladbach 1: <http://www.bergischgladbach.de/datenfakten.aspx> (Zugriff am 06.08.10)

Website Stadt Bergisch Gladbach 2:

<http://www.bergischgladbach.de/service/downloads.aspx?id=13425> (Zugriff am 06.08.10)

Website Stadt Eschweiler 1: <http://www.eschweiler.de/914.html> (Zugriff am 06.08.10)

Website Stadt Eschweiler 2: http://www.eschweiler.de/914_991.html (Zugriff am 05.08.10)

Website Stadt Eschweiler 3: http://www.eschweiler.de/index_5739.html (Zugriff am 04.08.10)

9 Mobile Bank

Mobile Zweigstelle der Kreissparkasse Euskirchen.

9.1 Gebiet

Das Geschäftsgebiet der Kreissparkasse Euskirchen (KSK Euskirchen) ist annähernd halb so groß wie das Saarland und in den kreiszugehörigen Regionen der Eifel nur sehr dünn besiedelt. Der Kreis Euskirchen ist nach BBR-Raumkategorie ein verdichteter Kreis im Agglomerationsraum (Website BBSR im BBR). 2009 lebten hier 192.325 Menschen, die Einwohnerdichte lag bei 154 Menschen je km² (Website Kreis Euskirchen 1).

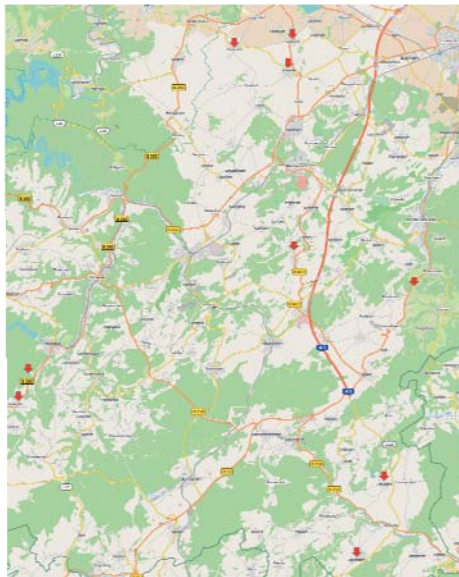
Die mobile Geschäftsstelle fährt auf täglich wechselnden Touren wöchentlich insgesamt neun „Haltestellen“ in neun Orten in der dünn besiedelten Eifel an. Es sind dies die Orte:

Weyer
Udenbreth
Sinzenich
Schwerfen
Schönau
Hollerath
Dollendorf
Bürvenich
Freilingen

Die angefahrenen Orte haben über 500 bis 1.500 Einwohner(innen), weisen keinerlei Grundversorgung hinsichtlich Bankdienstleistungen auf und werden von der mobilen Bankfiliale von Euskirchen aus angefahren (Interview Griebel). Die Ortschaften sind den Gemeinden Bad Münstereifel (124 EW/km²), Blankenheim (56 EW/km²), Hellenthal (61 EW/km²), Mechernich (199 EW/km²) und Zülpich (198 EW/km²) zugehörig (Website Kreis Euskirchen 1).

Daten zur Altersstruktur in den angefahrenen in der Regel kleinen Ortschaften konnten nicht zur Verfügung gestellt werden.

Abb. 13: Bediengebiet der mobilen Bank Euskirchen



Quelle: eigene Darstellung nach Open Street Map

Tabelle 19: Gebietsbeschreibung Mobile Bank Euskirchen

Gebiet	Kreis Euskirchen	Bad Münstereifel	Blankenheim	Hellenthal	Mechernich	Zülpich
Einwohnerzahl	192.325*	19.000***	8.600*	8.600**	27.199**	20.003***
Fläche in km ²	1248,86*	151***	148,62*	138*	136,4**	101,02***
Einwohnerdichte in EW/km ²	154*	124*	56*	61*	199*	198*
BBR-Stadt- und Gemeindegemeinschaftseinstufung*	nicht anwendbar, da Kreisebene	große ländliche Gemeinde	große ländliche Gemeinde	große ländliche Gemeinde	Kleinstadt	große ländliche Gemeinde
BBR-Raumkategorie**	verdichteter Kreis im Agglomerationsraum	nicht anwendbar, da Gemeindeebene	nicht anwendbar, da Gemeindeebene	nicht anwendbar, da Gemeindeebene	nicht anwendbar, da Stadtebene	nicht anwendbar, da Gemeindeebene

Quellen: * Website Kreis Euskirchen 1

** Website BBSR im BBR

*** Website Bad Münstereifel

**** Website Blankenheim

* Website Hellenthal

** Website Mechernich 2

*** Website Information und Technik NRW

**** Website Kreis Euskirchen 2

9.2 Beschreibung des Angebots

Die mobile Zweigstelle der Sparkasse Euskirchen fährt nach einem festen Fahrplan täglich wechselnd neun Ortschaften in nur dünn besiedelten Regionen des Kreises Euskirchen an und sichert so den Menschen in den überwiegend abgelegenen Ortschaften die Grundversorgung mit Bankdienstleistungen.

Ist der Haltepunkt erreicht, wird mittels Satellit eine Verbindung zum Rechenzentrum der KSK Euskirchen hergestellt, um nötige Kundendaten abfragen zu können. Der Aufbau des Fahrzeugs und der Start der Satellitenverbindung dauert vor Ort etwa 15 Minuten, der Abbau benötigt etwa zehn Minuten (Interview Griebel).

In der mobilen Geschäftsstelle stehen den Besucherinnen und Besuchern alle Leistungen einer stationären Geschäftsstelle zur Verfügung. Dies umfasst:

- Bargeld-Service
- Geldausgabeautomat
- SB-Info-Terminal (Überweisungen, Daueraufträge, Kontoauszüge, Informationen)
- Abwicklung von Zahlungsgeschäften
- Kontoanlage
- Beratung in allen Fragen der Geld- und Vermögensanlage

Außerdem sind ein WC und eine Nasszelle, gedacht in erster Linie für die Mitarbeiter(innen), vorhanden. Für Rollstuhlfahrer(innen) oder Kinderwagen gibt es einen Lift am Fahrzeug.

Das Angebot existiert seit dem 1. Juli 2006. Bislang musste der Fahrplan nicht verändert werden. Zu Beginn des Projektes gab es eine bankinterne Analyse der Bedarfe. Es wurden die Wohnstandorte der Kund(inn)en, deren Alterstruktur und die Filialstandorte erhoben. Hierbei traten Angebotslücken zutage (Interview Griebel).

9.2.1 Zielsetzung des Angebots

- Schließung von Angebotslücken durch Ermöglichung von Bankgeschäften in nachfrageschwachen Regionen für mobilitätseingeschränkte Menschen
- Vergrößerung des Einzugsbereichs der Kreissparkasse Euskirchen (KSK Euskirchen)
- Ersatz von Mobilitätsbedürfnissen für die Menschen in den entsprechenden Räumen (Interview Griebel)

9.2.2 Nutzungsmodalitäten

Keine Angaben

9.2.3 Angebotszeiten

Von Montag bis Freitag – mit Ausnahme von Mittwoch, an dem Ruhetag ist – ist die Bank zwischen vier und sechs Stunden geöffnet. Eine Voranmeldezeit ist nicht erforderlich. Die mobile Bankfiliale fährt nach einem festen Fahrplan, der in der Hauptfiliale in Euskirchen sowie in den angefahrenen Orten aushängt und wendet in den Orten die für die Kund(inn)en erforderliche Zeit auf. Das Kundenaufkommen und somit der Zeitaufwand pro Halt sind in diesem Zusammenhang sehr unterschiedlich (Interview Griebel).

9.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge

Bei der rollenden Geschäftsstelle der KSK Euskirchen handelt es sich um einen speziell angefertigten Auflieger, der von einem 3,5 Tonnen schweren VW LT 3 bewegt wird. Das Fahrzeug wird angetrieben durch ein 5-Zylinder-Diesellaggregat mit 170 PS.

Mit einem Gesamtgewicht von 8,5 Tonnen ist das gesamte Gespann 13,5 Meter lang (Finanz Informatik 2006: 28f).

9.3 Betrieb

9.3.1 Betreiber und weitere Beteiligte

Betreiber des Angebotes ist die KSK Euskirchen. Die Firma GS-Mobile GmbH entwickelt und vertreibt mobile Filialen, die auch in ländlichen Gebieten eine effiziente Flächenpräsenz bieten. Die KSK Euskirchen tritt hierin als Gesellschafter auf.

Bevor der reguläre Geschäftsbetrieb aufgenommen werden konnte, musste mit Kommunen und Privatpersonen die nötige Stellfläche vereinbart werden. In diesem Zusammenhang kamen die Kommunen der Kreissparkasse entgegen. In einigen Orten konnte auch mit Privatpersonen vor deren Haustür ein Haltepunkt vertraglich vereinbart werden. Überdies verpflichteten sich einzelne Privatpersonen, den Winterdienst und die Reinigung des Standortes zu übernehmen (Interview Griebel).

9.3.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Gerade aufgrund des öffentlichen Auftrags der Sparkassen, für alle Bevölkerungskreise und insbesondere den Mittelstand die angemessene und ausreichende Versorgung mit Geld- und kreditwirtschaftlichen Leistungen auch in der Fläche sicherzustellen sowie der Unterstützung der Sparkassen für die Aufgabenerfüllung der Kommunen in wirtschaftlichen, regionalpolitischen, sozialen und kulturellen Bereichen wird das Angebot aufrecht erhalten.

Angestrebt wurde ein Wechsel vieler Menschen von der Konkurrenz zur KSK Euskirchen. Diese Erwartung hat sich in Euskirchen allerdings bislang nicht erfüllt. Fördermittel oder sonstige finanzielle Anreize gab es keine.

Mindestens 380.000 Euro sind heute von einer Bank zu investieren, um ein Modell zu erwerben, das die Maße der rollenden Bank aus Euskirchen hat (Website Karriere.de).

Die Anschaffungskosten des Fahrzeuges der KSK Euskirchen waren höher (600.000 Euro) als bei den anderen Unternehmen, die von den Erfahrungen aus Euskirchen profitieren konnten.

So sind Dinge vereinzelt verbaut worden, welche die Bank heute nicht mehr anschaffen würde, so etwa den Lift für Rollstuhlfahrer, anstelle dessen eine Rampe als Zugangsmöglichkeit genügt. Ferner konnte beispielsweise die anfänglich eingebaute Brennstoffzelle den Energiebedarf nur unzureichend decken, so dass diese gegen eine Hybrid-Batterie ausgetauscht werden musste.

Des Weiteren ist in der mobilen Geschäftsstelle viel Technik verbaut – seien es die Zugmaschine, die autarke Energieversorgung, die Video-Überwachungsgeräte oder das Ortungssystem. Weiterhin verursacht die regelmäßige Wartung Kosten. Zudem war die Technik, speziell anfangs, störanfällig. Die Technik ist inzwischen ausgereifter.

Die Kundenzahlen differieren je nach Witterung und zeitlichen Fortschritt des Monats stark und sind kaum quantifizierbar. So kommen bei Regen und gegen Ende des Monats die wenigsten Kunden (Interview Griebel).

9.3.3 Kommunikationsstrategien und –instrumente

Da es nur wenige mobile Bankfilialen in Deutschland gibt, erregt die mobile Geschäftsstelle Aufsehen und wirkt als Werbeträger. Auf das Angebot wird hingewiesen und berichtet über:

- Zeitung
- Politik
- Postwurfsendung
- Präsenz auf Sonderveranstaltungen (z.B: NRW Tag 2010 in Siegen) (Interview Griebel)

Die Bedeutung der persönlichen Beratung hat enorm zugenommen, das Vertrauen zwischen Kund(inn)en und Kreditinstitut steht im Vordergrund. Für Flächensparkassen stellt die Nähe zum Kunden/zur Kundin eine Herausforderung dar. Auch im Zeitalter von Online- und Internet-Banking bleibt der persönliche Service unverzichtbar. Fahren auch nicht immer die gleichen Fahrer in den gleichen Ort, so ist die mobile Geschäftsstelle dennoch in der Lage, Präsenz in der Fläche zu zeigen (Interview Griebel).

9.4 Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz

Das dieselbetriebene Fahrzeug legt 350 Fahrzeugkilometer pro Woche zurück. Die Energieversorgung der Systeme des Aufliegers übernahm anfänglich eine umweltfreundliche Brennstoffzelle, die allerdings wegen zu geringer Leistung gegen eine Hybrid-Batterie ausgetauscht werden musste. Diese Batterie zum Betreiben des Fahrzeuges wird nachts aufgeladen.

Gäbe es das Angebot der Kreissparkasse Euskirchen nicht, so erwartete Rolf Griebel, der Leiter des Zentralbereichs Innenbetrieb der Kreissparkasse, als Konsequenz eine Unterversorgung bestimmter Bevölkerungsgruppen – gerade nicht automobil- oder immobiler Menschen auf dem Land – sowie die zwangsläufig vermehrte Nutzung des Pkw bei automobilen Menschen. Der demographische Wandel und die Abwanderung junger, mobiler Menschen aus den Dörfern in die Städte, erhöht die Notwendigkeit einer Versorgung der Menschen in den abgelegenen Ortschaften noch zusätzlich (Interview Griebel). Weitere Aussagen zur Umwelt- und Klimawirkung sind aufgrund mangelnder Daten nicht möglich.

9.5 Gesellschaftliche/soziale Vorteile

Die Kreissparkasse Euskirchen sichert mit der mobilen Geschäftsstelle die Grundversorgung mit Bankdienstleistungen in entlegenen, kleinen Ortschaften im ländlichen Raum, gerade für nicht-automobile Menschen.

9.6 Auswahlbegründung und Fazit

Während es rollende Geldwechselstellen schon früher gab, liegt die Innovation in der Idee, erstmals eine komplett autarke Bankfiliale mit eigener Energieversorgung, einer Satellitenverbindung zum Sparkassen-Rechenzentrum und besten Sicherheitsvorkehrungen zu entwickeln, um die abgelegene Dörfer mit Geld zu versorgen.

Inzwischen gibt es eine Vielzahl weiterer entsprechender Angebote im ländlichen Raum (z.B. die mobilen Filialen der Sparkasse MBS Potsdam oder der Sparkasse Neu-Ulm-Ilertissen), die sich an der rollenden Geschäftsstelle der KSK Euskirchen orientieren und das Modell optimiert haben (Interview Griebel).

Eine zweite Besonderheit des Beispiels liegt darin, dass die mobile Geschäftsstelle, im Gegensatz zu anderen Angeboten, keine Filialschließungen substituiert, sondern eine Grundversorgung mit Bankdienstleistungen in abgelegenen Räumen leistet.

9.7 Quellen und weiterführende Literatur

Interview Rolf Griebel, Leiter Zentralbereich Innenbetrieb Kreissparkasse Euskirchen am 13.7.2010

Finanz Informatik GmbH & Co. KG (Hg.) (2006): Itmagazin, Heft 1/2006: 28f

Website Bad Münstereifel:

http://www.bad-muenstereifel.de/seiten/leben_wohnen/die_stadt/zahlenfakten.php (Zugriff am: 27.07.10)

Website BBSR im BBR:

http://www.bbsr.bund.de/nn_103086/BBSR/DE/Raumebeobachtung/Werkzeuge/Raumabgrenzung/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Kreistypen/kreistypen.html (Zugriff am 15.07.10)

Website Blankenheim:

<http://www.blankenheim-ahr.de/startseite/?id=2636&sid=oddq0521hir7mqqaachafsvq75> (Zugriff am: 27.07.10)

Website Hellenthal: <http://www.hellenthal-eifel.com/index.php?id=78> (Zugriff am: 27.07.10)

Website Information und Technik NRW:

http://www.it.nrw.de/statistik/a/daten/amtlichebevoelkerungszahlen/rp3_juni10.html (Zugriff am: 27.07.10)

Website Karriere.de: <http://www.karriere.de/beruf/geld-auf-achse-die-mobile-bankfiliale-1217/> (Zugriff am: 30.08.10)

Website Kreis Euskirchen 1: http://www.kreis-euskirchen.de/kreishaus/daten_fakten/index.php (Zugriff am: 27.07.10)

Website Kreis Euskirchen 2: <http://www.kreisgebiet.de/kreis-euskirchen/zuelpich.htm> (Zugriff am: 27.07.10)

Website Mechernich: http://www.mechernich.de/seiten/die_stadt/500_hs_zahlen_fakten.php (Zugriff am: 27.07.10)

Website Mobile Bank Euskirchen: https://www.kreissparkasse-euskirchen.de/module/mobile_geschaeftsstelle/ausstattung/index.php?n=%2Fmodule%2FMobile_Geschaeftsstelle%2FAusstattung%2F&IFLBSERVERID=IF@@@033@@@IF (Zugriff am: 27.10.10)

10 Mobiler medizinischer Dienst

AGnES – Arztentlastende, gemeindenähe, ehealthgestützte, systemische Intervention.

10.1 Gebiet und Altersstruktur

Die AGnES-Dienstleistung ist zulässig in ärztlich unterversorgten oder von Unterversorgung bedrohten Gebieten. Die Einstufung nimmt der Landesausschuss, bestehend aus Krankenkassen und Kassenärztlicher Vereinigung, individuell vor. Die sieben AGnES-Modellprojekte wurden in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt durchgeführt (van den Berg 2009: 789). Diese Bundesländer kennzeichnen teils sehr niedrige Bevölkerungsdichten. So verzeichnet das Bundesland Brandenburg durchschnittlich nur 86 Menschen pro km² (Website Land Brandenburg). In Mecklenburg-Vorpommern wohnen im Durchschnitt 72 Menschen pro km² (Website Land Mecklenburg-Vorpommern). Dieses Bundesland ist laut den Raumkategorien des BBR, ausgenommen der Großraum Schwerin, gänzlich als ländlicher Raum mit geringerer Dichte eingestuft (Website BBSR im BBR).

Der Freistaat Sachsen und das Land Sachsen-Anhalt verzeichnen immerhin Bevölkerungsdichten von 226 EW/ km² (Website Statistik Sachsen), bzw. 115 EW/ km² (Website Land Sachsen-Anhalt). Doch auch hier gibt es neben Ballungsräumen wie Dresden und Leipzig (Sachsen), bzw. Magdeburg und Halle (Sachsen-Anhalt) sehr schwach besiedelte Räume mit Einwohnerdichten von teils deutlich unter 100 Einwohnern pro km², wie etwa das Erzgebirge in Sachsen oder die Altmark in Sachsen-Anhalt. Dies sind Räume, in denen die medizinische Versorgung der Menschen schwierig ist und ein Arztbesuch äußerst weite Wege erfordert.

Die sieben Modellprojekte wurden wissenschaftlich begleitet. Die Auswertung der Patientendaten ergab, dass das Durchschnittsalter der Patientinnen und Patienten bei 78,6 Jahren lag, jedoch eine große Spannweite abdeckte: Der jüngste Patient war 21 Jahre alt, der Älteste 107 Jahre (van den Berg 2009:6). Weitere Angaben zur Altersstruktur in den betreffenden Räumen liegen nicht vor.

Tabelle 20: Gebietsbeschreibung AGnES

Gebiet	Mecklenburg-Vorpommern	Freistaat Sachsen	Sachsen-Anhalt	Brandenburg
Einwohnerzahl	1.700.000*	4.168.732**	2.381.872***	2.535.737****
Fläche in km ²	23.185*	18.420**	20.448***	29.477****
Einwohnerdichte in EW/ km ²	73*	226**	116***	86****
BBR-Stadt- und Gemeindeeinstufung	nicht anwendbar, da Bundeslandebene			
BBR-Raumkategorie	nicht anwendbar, da Bundeslandebene			

Quellen: * Website Land Mecklenburg-Vorpommern

** Website Sachsen

*** Website Sachsen-Anhalt

**** Website Brandenburg

10.2 Beschreibung des Angebots

AGnES wurde in den Jahren 2005 bis 2008 in sieben Modellprojekten in Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt erfolgreich erprobt. Das Konzept basiert auf der Delegation hausärztlicher Leistungen an nichtärztliches Praxispersonal, insbesondere im Rahmen von Hausbesuchen, so dass dem einzelnen Hausarzt/der einzelnen Hausärztin die Versorgung eines größeren Patientenstammes und/oder einer größeren Region möglich ist. Ist ein Hausbesuch erforderlich, so kann der Hausarzt oder die Hausärztin den Hausbesuch an eine AGnES-Kraft, d.h. an speziell qualifizierte Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter des Praxisteams übertragen. Die Delegation ist abhängig vom Gesundheitszustand des Patienten/der Patientin, der Art der delegierten Tätigkeiten sowie vom Qualifikationsstand und der Berufserfahrung der AGnES-Fachkraft (van den Berg 2009: 789) und obliegt der Entscheidung des Hausarztes/der Hausärztin. Das heißt, der Arzt/die Ärztin entscheidet individuell darüber, welche Patientinnen und Patienten für einen AGnES-Hausbesuch geeignet sind, wie häufig Hausbesuche notwendig sind und wie sich ggf. die Hausbesuche zwischen AGnES-Fachkraft und Arzt/Ärztin aufteilen. Die ausreichende Qualifikation und Kompetenz der Fachkräfte ist ausschlaggebend für den Erfolg des AGnES-Konzeptes (Interview van den Berg).

Zu den typischen Tätigkeiten der AGnES-Fachkraft zählen insbesondere die folgenden Aufgaben:

- standardisiertes Monitoring des Gesundheitszustandes
- Ausführung ärztlich delegierter Tätigkeiten und Beratungsleistungen, wie z.B. Erhebung diagnostischer Parameter wie Blutdruck- und Blutzuckerwerte, Gewicht, Körpertemperatur oder EKG
- Arzneimittelkontrolle (in Zusammenarbeit mit den Apotheker(inne)n vor Ort)
- Sturzprophylaxe (einschließlich Wohnungsbegehung)
- Telecare (telemedizinische Geräte bei dafür geeigneten Patient(inn)en in der Häuslichkeit)
- Telemedizin (die Anwendung mobiler Videokonferenzsysteme)
- geriatrisches Assessment¹⁵
- Palliativmedizin (van den Berg et al 2009: 4ff).

10.2.1 Zielsetzung des Angebots

- Entlastung von Hausärztinnen und Hausärzten in unterversorgten ländlichen und von hausärztlicher Unterversorgung bedrohten Regionen durch Delegation medizinischer Leistungen von den Hausärztinnen/Hausärzten an nichtärztliches, speziell qualifiziertes, medizinisches Fachpersonal (Pflegefachkräfte, medizinische Fachangestellte, Arzthelfer(innen))
- Verbesserung der interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Hausarzt/Hausärztin und medizinischen Fachkräften

¹⁵ Mit Geriatrie wird die Altenmedizin bzw. Altersheilkunde bezeichnet. Der Begriff Geriatrisches Assessment bezeichnet in der Geriatrie durchgeführte Einschätzung des Patienten/der Patientin – meist mittels standardisierter Tests und Fragebögen – bezüglich der medizinischen, psychosozialen und funktionellen Möglichkeiten. Ziel des geriatrischen Assessments ist es, die Ressourcen und Stärken einer Person zu katalogisieren, den Bedarf an Hilfsangeboten abzuwägen und einen koordinierten Versorgungsplan zur zielgenauen Intervention der multidimensionalen Probleme einer Person zu erstellen.

- Verbesserung der ambulanten medizinischen Versorgung in Regionen mit drohender Unterversorgung
- AGnES stellt keine häusliche Grund- oder Behandlungspflege und folglich keine Konkurrenz zu Pflegediensten dar (Interview van den Berg).

10.2.2 Nutzungsmodalitäten

Keine Angaben

10.2.3 Angebotszeiten

Keine Angaben

10.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge

Für die delegierten Arztbesuche werden die jeweils verfügbaren Fahrzeuge der verschiedenen Arztpraxen eingesetzt.

10.3 Betrieb

10.3.1 Betreiber und weitere Beteiligte

Die Leistung wird von Hausärztinnen und Hausärzten angeboten, die einige ihrer Aufgaben an entsprechend fachlich qualifizierte medizinische Fachkräfte des Praxisteam delegieren. Projektpartner sind die kassenärztlichen Vereinigungen (Landeszuschüsse) sowie das Institut für Community Medicine der Universität Greifswald (wissenschaftliche Begleitung) (Interview van den Berg).

10.3.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Die bisherigen sieben Modellprojekte zu AGnES wurden von den Gesundheitsministerien der beteiligten Bundesländer, den Kassenärztlichen Vereinigungen (KV) und Krankenkassen finanziert. So stellte die KV Sachsen-Anhalt die Mittel für die Qualifizierung der AGnES-Kräfte. In Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt waren die Kassenärztlichen Vereinigungen und Krankenkassen auch inhaltlich beteiligt. Darüber hinaus wurden Mittel des Europäischen Sozialfonds (ESF) bereitgestellt (Interview van den Berg).

Der Einsatz des medizinischen Fachpersonals war während der Modellphase für die Hausärztinnen und Hausärzte kostenfrei. Die Modellprojekte wurden zum größten Teil aus dem Europäischen Sozialfonds und Mitteln der jeweiligen Bundesländern finanziert. Ein Sponsoring gab es hingegen nicht (ebenda).

Hausärztinnen und Hausärzten entstehen Personal- und Sachkosten. In den verschiedenen Modellprojekten wurde eine Vergütung von 21,58 Euro zuzüglich Fahrtkosten pro Hausbesuch quantitativ ermittelt. Allerdings hat der Bewertungsausschuss für die Regelversorgung lediglich Vergütungen von 17 Euro inklusive Fahrtkosten festgelegt. Untersuchungen unter den Bedingungen der Regelversorgung sind erforderlich, um zu beurteilen, ob diese Vergütungen für Hausärztinnen und Hausärzte kostendeckend sind. Bei ungenügender Kostendeckung ist das Ziel des AGnES-Konzeptes in Gefahr.

Die festgelegten Vergütungen für die Hausbesuche werden auch nach Ende der Modellphase von den Krankenkassen gezahlt (Interview van den Berg).

10.3.3 Kommunikationsstrategien und -instrumente

Ein Anruf bei dem Hausarzt oder der Hausärztin reicht aus, um die Leistung in Anspruch zu nehmen. Der Hausarzt bzw. die Hausärztin entscheidet über die Delegation. Über das Angebot wird in den Arztpraxen informiert (Interview van den Berg).

10.4 Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz

Im Vordergrund des AGnES-Angebots steht eine verbesserte medizinische Versorgung in bereits heute unterversorgten ländlichen Gebieten. In diesem Zusammenhang wer-

den in erster Linie gesellschaftliche bzw. soziale Vorteile (vgl. Kapitel 10.5) angestrebt. Ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz spielt zunächst keine Rolle und ist aufgrund verschiedener Faktoren kaum zu bewerten.

Durch das AGnES-Angebot entstehen Fahrten von den AGnES-Fachkräften zu den Patientinnen und Patienten nach Hause. Diese Fahrten werden mit den jeweilig verfügbaren Fahrzeugen der verschiedenen Arztpraxen bzw. Privatfahrzeugen durchgeführt. Eine genauere Einstufung der Fahrzeuge kann aufgrund mangelnder Datenlage nicht vorgenommen werden, so dass auch eine nähere Bestimmung spezifischer Emissionswerte nicht möglich ist.

Gäbe es das AGnES-Angebot nicht, so wären Fahrten vom Wohnsitz des Patienten/der Patientin zur Arztpraxis notwendig. Auch hier gibt es keine näheren Angaben zu den potentiellen Fahrzeugen. Durchschnittlich wird es sich jedoch um ähnliche Fahrzeuge handeln, so dass auch die Umwelt- und Klimawirkung ähnlich eingeschätzt werden kann.

Tendenziell positiv hinsichtlich des Umwelt- und Klimaschutzes wirkt sich das AGnES-Konzept dann aus, wenn einzelne Hausbesuche durch die AGnES-Fachkraft gebündelt werden können und mögliche zusätzliche Hol- und Bringfahrten zum Arzt von Patientinnen und Patienten ohne Autozugriff vermieden werden können. Tendenziell negativ wirken sich AGnES-Fahrten aus, wenn diese zusätzlich entstehen, das heißt, ohne das AGnES-Konzept auf einzelne Arztbesuche von Seiten der Patientinnen und Patienten verzichtet worden wäre. Allerdings sind an dieser Stelle die verbesserte medizinische Grundversorgung der Patientinnen und Patienten in ärztlich unterversorgten Gebieten gegenüberzustellen und gleichzeitig zu berücksichtigen, dass infolge der verbesserten Grundversorgung durch AGnES ein Teil der Notarztsätze vermieden werden kann.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich die Beiträge zum Umwelt- und Klimaschutz nicht quantifizieren lassen.

10.5 Gesellschaftliche/ soziale Vorteile

Das AGnES-Angebot erfüllt in den bedienten Räumen wesentliche Funktionen der Daseinsvorsorge. Es ermöglicht den Menschen eine hochqualitative medizinische Versorgung im ländlichen Raum und somit ein eigenständiges Leben in der gewohnten Umgebung, gerade im Alter (Interview van den Berg).

Obwohl das Durchschnittsalter der Patientinnen und Patienten bei rund 79 Jahren liegt, so stellt AGnES nicht ausschließlich eine medizinische Dienstleistung für ältere Menschen dar. Die Patientendaten zeigen, dass auch junge Menschen die AGnES-Dienstleistung genutzt haben. Darüber hinaus entlastet AGnES Familien in der Form, als dass Hol- und Bringdienste, die häufig von Familienangehörigen durchgeführt werden, für ältere Menschen ohne Autozugriff entfallen.

10.6 Auswahlbegründung und Fazit

Das AGnES-Angebot veranschaulicht besonders gut, dass Praxismitarbeiterinnen und -mitarbeiter nach spezifischer Qualifizierung vom Hausarzt bzw. von der Hausärztin delegierte medizinische Aufgaben in hoher Qualität erbringen können (van den Berg 2009: 9). Das AGnES-Konzept stellt einen ersten Schritt hin zu einer sinnvollerer Verteilung von Aufgaben zwischen verschiedenen Berufsgruppen dar. AGnES beinhaltet eine Steigerung der Effizienz, da das gesamte Praxisteam an der medizinischen Versorgung der Menschen teilnimmt, was einen sinnvollen Einsatz der vorhandenen medizinischen Fachkräfte bedeutet (Interview van den Berg). Dies impliziert eine erhöhte Leistungsfähigkeit, welche die Aufrechterhaltung einer medizinischen Grundversorgung auf dem Land ermöglicht. Die Weiterqualifikation zur AGnES-Fachkraft stellt darüber hinaus eine positive berufliche Perspektive für Gesundheits- und Krankenpfleger, Arzt-helfer(innen) und medizinische Fachangestellte dar.

Der Erfolg der AGnES-Modellprojekte hat dazu beigetragen, dass durch eine Gesetzänderung in §87 Absatz 2b SGB V, die im März 2008 im Rahmen des Pflegeversicherungsentwicklungsgesetzes durch den Deutschen Bundestag verabschiedet wurde, das AGnES-Konzept ab dem 1. Januar 2009 in die Regelversorgung überführt werden konnte.

Mit der Gesetzesänderung wurde die Delegation außerhalb der Praxis mit der Bedingung einer ausreichenden Aufsicht durch den Hausarzt bzw. die Hausärztin erlaubt (van den Berg 2010: 288). Art und Intensität dieser Überwachung sind rechtlich allerdings nicht klar geregelt. Eine Option für die Einhaltung der Überwachungspflicht ist Telemedizin mittels eines Videokonferenzsystems. Für den direkten Kontakt mit dem Hausarzt bzw. der Hausärztin genügt in den meisten Fällen die telefonische Kontaktaufnahme (ebenda).

Anfängliche Ängste von Pflegediensten, AGnES könnte deren Dienste substituieren, konnten ausgeräumt werden (Interview van den Berg).

10.7 Quellen und weiterführende Literatur

Interview Dr. rer. med. Neeltje van den Berg, Wissenschaftliche Mitarbeiterin im Institut für Community Medicine, Wissenschaftliche Koordination der AGnES-Projekte, 15. Juli 2010

Bundesgesundheitsblatt, Gesundheitsforschung | Gesundheitsschutz (Hg.) (2010): Demografischer Wandel, Anforderungen an das Versorgungssystem und Lösungsansätze am Beispiel Mecklenburg-Vorpommern. Elektronischer Sonderdruck für W. Hoffmann. Springer-Verlag 2010, zur nichtkommerziellen Nutzung auf der privaten Homepage und Institutssite des Autors

Dreier, Adina; Rogalski, Hagen; Oppermann, Roman Frank; Terschüren, Claudia; van den Berg, Neeltje; Hoffmann, Wolfgang (2009): A curriculum for nurses in Germany undertaking medically-delegated tasks in primary care. Journal of Advanced Nursing 66. Nr. 3 (2010): S. 635-644. Blackwell Publishing Ltd (online nicht verfügbar).

van den Berg, Neeltje (2009): Möglichkeiten und Grenzen der Telemedizin in der Flächenversorgung; In: Der Ophthalmologe 9/09, Springer Medizin Verlag

van den Berg, Neeltje (2010): Überführung des AGnES-Konzeptes in die Regelversorgung: Juristische Bewertung, Vergütung, Qualifizierung. In: Gesundheitswesen 2010

van den Berg, Neeltje; Meinke, Claudia; Matzke, Melanie; Heymann, Romy; Fleßa, Steffen; Hoffmann, Wolfgang (2010): Delegation of GP-home visits to qualified practice assistants: assessment of economic effects in an ambulatory healthcare centre. "Directory of open access journals" <http://www.doaj.org/doi?func=abstract&id=572394> (Zugriff am 15.07.10).

van den Berg, Neeltje; Meinke, Claudia; Matzke, Melanie; Heymann, Romy; Fleßa, Steffen; Hoffmann, Wolfgang; Fiß, Thomas; Suckert, Eileen; Pöller, Christian; Dreier, Adina; Rogalski, Hagen; Karopka, Thomas; Oppermann, Roman Frank (2009): AGnES: Hausarztunterstützung durch qualifizierte Praxismitarbeiter. In: Deutsches Ärzteblatt Heft 1-2/2009,

Website BBSR im BBR: http://www.bbsr.bund.de/nn_103086/BBSR/DE/Raumbbeobachtung/Werkzeuge/Raumabgrenzung/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Kreistypen/kreistypen.html (Zugriff am 15.07.10)

Website Institut für Community Medicine -AGnES: <http://www.medicin.uni-greifswald.de/icm/index.php?id=347> (Zugriff am 15.07.10)

Website Land Brandenburg: <http://www.brandenburg.de/sixcms/detail.php/lbm1.c.379427.de> (Zugriff am 15.07.10)

Website Land Mecklenburg-Vorpommern: http://www.mecklenburg-vorpommern.eu/cms2/Landesportal_prod/Landesportal/content/de/Land_und_Regierung/Unser_Land/Daten_und_Fakten/Bevoelkerung%2c_Gebiet_und_Flaeche/index.jsp (Zugriff am 17.11.10)

Website Land Mecklenburg-Vorpommern: <http://www.m-vp.de/land/fakten-territorium-bevoelkerung.htm> (Zugriff am 15.07.10)

Website Land Sachsen-Anhalt: <http://www.sachsen-anhalt.de/LPSA/index.php?id=6907> (Zugriff am 15.07.10)

Website Sachsen: <http://www.statistik.sachsen.de/html/358.htm> (Zugriff am 17.11.10)

Website Sachsen-Anhalt: <http://www.stala.sachsen-anhalt.de/gk/fms/fms1li.html> (Zugriff am 17.11.10)

Website Statistik Sachsen: http://www.statistik.sachsen.de/21/02_01/02_01_23_tabelle.asp (Zugriff am 15.07.10)

Website Uni-Protokolle Uni Greifswald: <http://www.uni-protokolle.de/nachrichten/id/154472/> (Zugriff am 15.07.10)

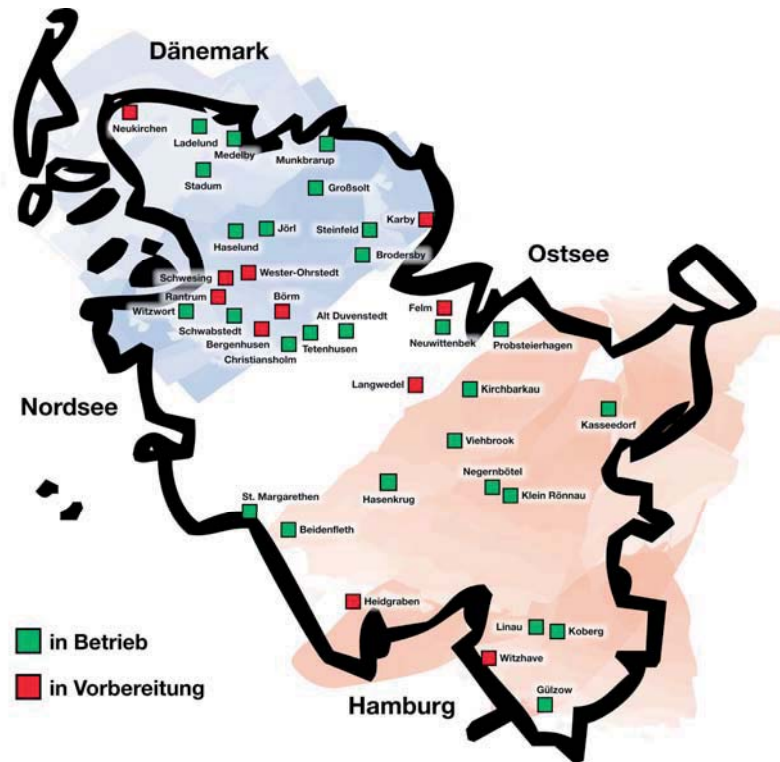
11 MarktTreff Schleswig-Holstein

11.1 Gebiet und Altersstruktur

Die MarktTreffs sind ein innovatives Grundversorgungsmodell im Bundesland Schleswig-Holstein. Mit Stand Mai 2011 existierten in Schleswig-Holstein 28 MarktTreffs. Elf weitere sind in Planung. Die Bevölkerungsdichte in Schleswig-Holstein liegt bei 179 Menschen pro km² (Website Land Schleswig-Holstein).

Die Bevölkerungsdichte in Schleswig-Holstein ist ungleichmäßig verteilt. Neben den kreisfreien Städten ist das Hamburger Umland, insbesondere die Kreise Pinneberg und Stormarn dicht besiedelt, der Landesteil Schleswig und der Kreis Dithmarschen dagegen sehr dünn. Die Einwohnerdichte liegt hier bei 96,39 Menschen pro km² (Website Kreis Dithmarschen, Stand: 30.06.2009), im Kreis Schleswig-Flensburg sind es 95,8 Einwohner(innen) pro km² (Kreis Schleswig-Flensburg, Stand: 31.03.2009). Bis auf den Landkreis Kiel, der vom BBR als verstädterter Raum eingestuft ist, sind die übrigen Kreise in Schleswig-Holstein, abgesehen von der unmittelbaren Umgebung Hamburgs im Süden, als ländliche Räume eingestuft (Website BBSR im BBR).

Abb. 14: Verortung der MarktTreffs in Schleswig-Holstein



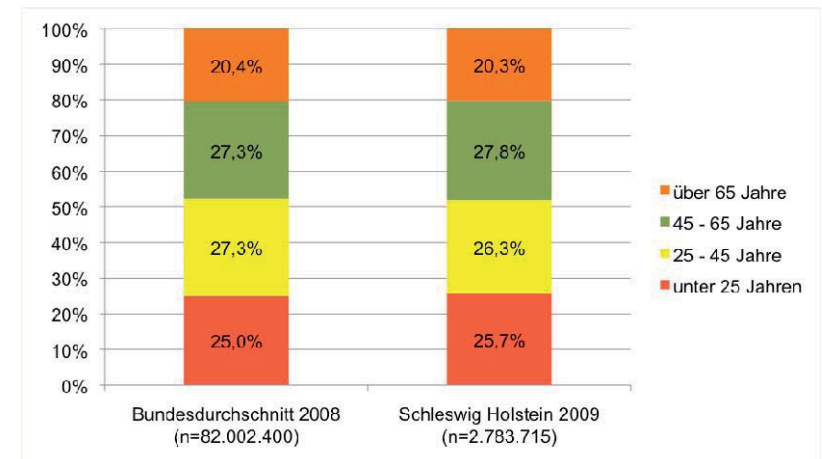
Quelle: MLUR 2009: 4

Tabelle 21: Gebietsbeschreibung MarktTreff Schleswig-Holstein

Gebiet	Schleswig-Holstein
Einwohnerzahl	2.800.000*
Fläche in km ²	15.799*
Einwohnerdichte in EW/ km ²	179*
BBR-Stadt- und Gemeindeeinstufung	nicht anwendbar, da Bundeslandebene
BBR-Raumkategorie	nicht anwendbar, da Bundeslandebene

Quellen: * Website Statistik Land Schleswig-Holstein

Abb. 15: Altersstruktur Schleswig-Holsteins im Vergleich zum Bundesdurchschnitt



Quelle: Websites destatis und Statistik Nord

Die Altersstruktur Schleswig-Holsteins entspricht in etwa der Deutschlands. Rund 20 Prozent der Menschen sind über 65 Jahre, während etwa 54 Prozent zwischen 25 und 65 Jahren alt sind. Ungefähr 25 Prozent der Bürgerinnen und Bürger sind unter 25 Jahren alt.

11.2 Beschreibung des Angebots

Das bestimmende Element der seit 1999 existierenden MarktTreffs ist die Bündelung von verschiedenen Angeboten und Funktionen unter einem Dach. Das Drei-Säulen-Prinzip, auf das jeder MarktTreff aufbaut, besteht aus den drei Bausteinen „Kerngeschäft“, „Dienstleistungen“ und „Treffpunkt“:

Ein privat betriebenes Kerngeschäft umfasst in der Regel Lebensmittel mit Nonfood-Angeboten. Darüber hinaus werden vielfältige private und öffentliche Dienstleistungen, die jeweils individuell auf die Bedürfnisse vor Ort abgestimmt sind, angeboten. Beispiele für Dienstleistungsangebote sind:

- Annahmestellen für Reinigung, Schuhreparatur
- Fotoservice, Lotto/Toto
- Versanddienstleistungen (PostPoint, Hermes PaketShop)
- Servicepunkt von Banken und Sparkassen (Geldautomat, Kontoauszugsdrucker)
- Bestell- und Serviceagentur für den Versandhandel
- kommunale Dienstleistungen (z.B. beherbergt der MarktTreff Munkbrarup (Kreis Schleswig-Flensburg) das Gemeindearchiv und bietet zudem einen IT-Raum mit zehn Computerarbeitsplätzen sowie Räume für Jugend-, Familien- und Seniorenarbeit an)
- Gesundheitsdienstleistungen (Yoga, Arztpraxis, Physiotherapie, Sozialstation)
- Kopier- und Faxservice
- Lieferservice (für Produkte)
- Hol- und Bringdienst (z.B. für ältere Menschen) (MLUR 2009:11).

Innerhalb des Treffpunktbereichs können drei Typen unterschieden werden:

- Ladentreff: direkte Verbindung zum Kerngeschäft; eher „Klöncke“ im Laden bzw. offen und gut vom Laden einzusehen
- Gemeinde-, Bürger(innen)treff: Treffraum, der abgeschlossen von Kleingruppen (z.B. Ausschüsse, Handarbeitsgruppen) genutzt werden kann, nur z.T. offen zugänglich, nur z.T. Verbindung zum Laden
- Veranstaltungszentrum: Räumlichkeiten für Vereinsaktivitäten (u.a. Sportgruppen), Privatfeiern oder Bürger(innen)versammlungen, übernimmt Funktionen eines Dorfgemeinschaftshauses.

Der langfristige Erfolg eines MarktTreffs basiert auf einer partnerschaftlichen Beziehung zwischen Gemeinde, Betreiber(in) und den Bürgerinnen und Bürgern des Dorfes. Gemeinsam erarbeiten sie die Inhalte und die Gestaltung der Angebote und Dienstleistungen ihres MarktTreffs. Um verbindliche Strukturen für das ehrenamtliche Engagement der Bürgerinnen und Bürger zu schaffen und den Treffpunkt kontinuierlich mit Leben zu füllen, haben einige MarktTreffs einen Verein gegründet.

Gerade in besonders kleinen Ortschaften entwickelt sich der MarktTreff auf diese Weise häufig zu einem neuen Dorfmittelpunkt, der die Grundversorgung sichert und auch ein Ort der Kommunikation ist. Teilweise entwickeln MarktTreffs Magnetwirkungen für die Schaffung weiterer Angebote (z.B. Gesundheitsangebote; „Kochen für Kids“; „Frauenkino“, ehrenamtlich organisierter Mittagstisch). Insgesamt ist die Entwicklung eines solchen Dorfmittelpunktes sehr positiv für die Identifizierung der Bürgerinnen und Bürger mit ihrem Dorf (Interview Pfeiffer).

Angesprochen werden mit den MarktTreffs besonders nicht-(auto)mobile Menschen, je nach Standort aber auch Touristinnen und Touristen. Diese nutzen insbesondere auch häufig das Internetangebot der Einrichtung.

Um den langfristigen Erfolg der Zentren zu sichern, sind eine hohe Einsatzbereitschaft der Gemeinde, des Betreibers/ der Betreiberin sowie das kontinuierliche Engagement der Bürgerinnen und Bürger erforderlich (Interview Pfeiffer).

Da jedes Zentrum individuell auf die Bedürfnisse des Ortes zugeschnitten wird, wurden als Orientierung für die Konzeptentwicklung vier Modelle für das MarktTreff-Kerngeschäft identifiziert, die auf die unterschiedlichen Umsatzpotenziale und Anforderungen der Orte abgestimmt sind:

MarktTreff S

- Schwerpunkt auf Treff-Funktion, kaum Markt-Funktion
- für Gemeinden mit einem sehr geringen Umsatzpotenzial gedacht
- bietet begrenzte Nahversorgungselemente mit Kioskcharakter
- ein ehrenamtliches Betreibermodell mit Aufwandsentschädigung ist die Ausgangsbasis, eine starke Unterstützung durch die Gemeinde ist hierbei unerlässlich
- Umfangreich kann das Kommunikations- und das nicht gewerbliche Dienstleistungsangebot sein
- von Internetschulungsangeboten über Freizeitangebote, Stehcafé bis zu Räumen für Vereine und die Gemeinde

MarktTreff M

- bietet spezialisierte Markt- und umfassende Treff-Funktion
- Umsatzpotenzial (bis 200.000 Euro im Jahr) / Ladenfläche 50-100 qm
- Ergänzend zur Lebensmittel-Grundversorgung mit ausgewähltem Sortiment gibt es ein umfängliches Dienstleistungsangebot
- Betreiberinnen und Betreiber können keine Vollexistenz erwarten, jedoch ist betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit als Nebenerwerb oder Filiale möglich.
- eine kontinuierliche Unterstützung durch die Gemeinde ist erforderlich
- Der Treffpunkt- und Dienstleistungsbereich wird auch hier nach den örtlichen Wünschen gestaltet, beispielsweise mit Vereinsräumen, einem integrierten Café und/oder einem Gemeindebüro

MarktTreff L

- setzt auf gleichrangige Markt- und Treff-Funktion
- weist ein Umsatzpotenzial bis 750.000 Euro pro Jahr sowie eine Ladenfläche bis 300qm auf
- bietet dem Marktbetreiber bzw. der Marktbetreiberin eine Vollexistenz oder Filiallösung
- bietet Lebensmittel-Vollversorgung mit eingeschränkter Frischeabteilung ergänzt durch zahlreiche gewerbliche Dienstleistungsangebote
- bürgerschaftliches Engagement muss dauerhaft gegeben sein
- MarktTreff legt den Schwerpunkt auf das Kerngeschäft, die Säule Treffpunkt bringt zusätzliche Kundenfrequenz
- Der Treffpunkt- und Dienstleistungsbereich kann entsprechend den örtlichen Erfordernissen unterschiedlich ausgestaltet sein

MarktTreff XL

- starke Markt-Funktion, LBM Vollversorgung mit umfassendem Frischesortiment
- Umsatzpotenzial bis über 750.000 Euro im Jahr / Ladenfläche über 300 qm
- Räume für Vereine und Verbände oder die Außenstelle einer Zeitungsredaktion können integriert werden
- Möglichkeit einer Vollexistenz für Betreiberin/Betreiber
- MarktTreff legt den Schwerpunkt auf das Kerngeschäft, die Säule Treffpunkt bringt zusätzliche Kundenfrequenz (Website Dorfladen-Netzwerk; MLUR 2009)

Abb. 16: Das MarktTreff-Konzept

Einteilung nach Größe des Lebensmittel-Kerngeschäftes	MarktTreff „S“	MarktTreff „M“	MarktTreff „L“	MarktTreff „XL“
Angebot	starke Treff-Funktion (teilweise Gastronomie); beschränktes Markt-Angebot	spezialisiertes Markt-Angebot und Treff-Funktion	kleinflächiges Markt-Angebot (Vollsortiment) und Treff-Funktion	breites Markt-Angebot (Vollsortiment) und angepasste Treff-Funktion

Quelle: vereinfachte eigene Darstellung nach MarktTreff Projektteam 2011: 13

11.2.1 Zielsetzung des Angebots

- Sicherung der Grundversorgung in Dörfern mit bis 2.500 Einwohner(inne)n
- Stärkung der dörflichen Gemeinschaft
- Schaffung von Arbeitsplätzen (Interview Pfeiffer)

11.2.2 Nutzungsmodalitäten

Keine Angaben

11.2.3 Angebotszeiten

Keine Angaben

11.2.4 Eingesetzte Fahrzeuge

Keine Angaben

11.3 Betrieb**11.3.1 Betreiber und weitere Beteiligte**

Das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (MLUR) hat dieses Projekt Ende 1999 initiiert und begleitet die Umsetzung. Das Land ist Inhaberin der Marke MarktTreff.

Die Förderung erfolgt durch den europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER), die Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz (GAK) und das Land Schleswig-Holstein.

Das MLUR stellt für die ländliche Entwicklung – und damit auch für die Anschubförderung der MarktTreffs – die oben genannten EU-, Bundes- und Landesmittel bereit. Für welche Projekte diese Mittel aber konkret eingesetzt werden, darüber entscheiden in Schleswig-Holstein seit 2009 die sogenannten 21 Leader-AktivRegionen.

Antragsteller und Projektträger für einen MarktTreff ist die jeweilige Gemeinde, die den Förderzweck für zwölf Jahre sicherstellen muss. Sie trägt aus ihrem Haushalt die erforderliche Kofinanzierung der Fördergelder. Es handelt sich bei der Förderung um eine Anschubfinanzierung der Investitions-, Planungs- und Entwicklungskosten der MarktTreffs (MLUR 2009: 15).

Für die MarktTreffs kommen folgende Betriebsmodelle in Frage:

Kommunaler Betrieb

Die Gemeinde ist Betreiberin der Immobilie inklusive der Ladeninfrastruktur, für die sie die Eigenleistung zu erbringen hat. Das Kerngeschäft verpachtet die Gemeinde an einen privaten Betreiber/ eine private Betreiberin.

Öffentlich-private Zusammenarbeit

Die Gemeinde gründet mit einem oder mehreren Privaten eine Betreibergesellschaft für den MarktTreff, etwa eine GmbH. Diese Gesellschaft betreibt den MarktTreff und bindet Private mit ein.

Bürgerschaftliche Organisation (Verein, GbR oder Genossenschaft)

Sollen der Betrieb und dessen Finanzierung auf möglichst vielen Schultern verteilt werden, so bietet sich ein bürgerschaftliches Trägermodell an, etwa als eingetragener Verein, aber auch als Gesellschaft bürgerlichen Rechts oder Genossenschaft (MLUR 2009: 17).

Bei allen Modellen ist die Gemeinde Projektträgerin. Die Gemeinde ist in der Regel verantwortlich für den Treffpunktbereich – in enger Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern. Sie verpachtet den Lebensmittelladen meist an einen selbständigen Betreiber bzw. eine selbständige Betreiberin (Interview Pfeiffer).

Landesweites Partnernetzwerk

Eine landesweite Begleitung des MarktTreff-Projektes erfolgt durch ein breites Partnernetzwerk, dem folgende Institutionen angehören:

- Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins,
- Arbeiterwohlfahrt SH,
- Bauernverband Schleswig-Holsteins
- Büchereiverein Schleswig-Holstein,
- Deutsches Rotes Kreuz Landesverband Schleswig-Holstein,
- Diakonisches Werk Schleswig-Holstein,
- Industrie- und Handelskammer Schleswig-Holstein,
- Kassenärztliche Vereinigung Schleswig-Holstein,
- Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein,
- Landessportverband Schleswig-Holstein,
- LandFrauenVerband Schleswig-Holstein,
- Landjugend Schleswig-Holstein,
- Nordelbische Evangelisch-Lutherische Kirche,
- Schleswig-Holsteinischer Gemeindegat,
- Schleswig-Holsteinischer Heimatbund,
- Verband Wohneigentum Schleswig-Holstein sowie
- sh:z-Gruppe und Bauernblatt als Medienpartner.
- Landesverband der Volkshochschulen SH

Diese Partnerinnen und Partner sowie der Norddeutsche Rundfunk sind im bundeslandeseiten Beirat des MarktTreffs vertreten. Dessen Aufgabe ist es, das Projekt im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zu unterstützen und das Modell konzeptionell mit weiterzuentwickeln (MLUR 2009: 25).

11.3.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Die Tragfähigkeit der Einrichtung entsteht durch die Bündelung von Funktionen. So gab es seit 1999 noch keine Notwendigkeit, dass ein MarktTreff schließen musste. Derzeit existieren 28 MarktTreffs. Davon sind die meisten Betriebe wirtschaftlich stabil. Trotz schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen konnten 2010 acht Betriebe sogar ein wirtschaftliches Wachstum vorweisen. Drei Betriebe wiesen in 2010 Anzeichen einer Gefährdung auf. Die Ursachen der Gefährdung liegen allerdings nicht unbedingt in den mangelnden betriebswirtschaftlichen Potenzialen der Zentren sondern z.T. auch in der unzureichenden Akzeptanz der Betreiber(in) im Dorf. In einem Fall wurde das Problem bereits durch einen Betreiberwechsel behoben (Interview Pfeiffer).

Die Mindesteinwohnerzahl im Einzugsgebiet des MarktTreffs sollte 700 Einwohner(innen) nicht unterschreiten, wenn damit eine wirtschaftliche Voll-Existenz zu gesichert werden soll. In Einzelfällen gibt es auch MarktTreffs an Standorten mit deutlich niedrigeren Einwohnerzahlen (z.B. 276 Einwohner(innen) in Christiansholm). In diesen Fällen kann nur ein Modell S oder M umgesetzt werden. Zwei MarktTreffs haben kein Kerngeschäft (Interview Pfeiffer).

Abb. 17: Betreiberperspektiven der einzelnen MarktTreff-Modelle

	MarktTreff „S“	MarktTreff „M“	MarktTreff „L“	MarktTreff „XL“
Tragfähigkeit und Perspektiven für Betreiber	Gemeinde als Betreiber oder Gastronomie-Verpächter	Betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit ist möglich als Nebenwerk oder Filiale	Betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit ist möglich als Vollexistenz oder Filiale	Betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit ist möglich als Vollexistenz

Quelle: vereinfachte eigene Darstellung nach MarktTreff Projektteam 2011: 13

Um die wirtschaftliche Tragfähigkeit der MarktTreffs, insbesondere im Bereich des Lebensmitteladens zu sichern, ist es notwendig, die Personalkosten möglichst gering zu halten und ein örtlich angepasstes Sortiment anzubieten. Wichtig ist in der Regel auch eine professionelle Begleitung und Unterstützung der MarktTreff-Betreiber(in). Dies erfolgt zum einen durch den Zulieferer (in Schleswig-Holstein z.B. coop, EDEKA oder Bela-Gruppe) und zum anderen durch die professionelle Beratung des landesweiten Projektteams (z.B. Krisenberatung, Erfahrungsaustauschgruppen). Zum anderen ist die Unterstützung durch die Gemeinde insbesondere in schwierigen Zeiten wichtig (z.B. durch eine (zeitweise) geringere Pacht, vor allem aber durch den politischen Rückhalt in der Gemeinde). Bürgermeister(in) und Kommunalvertreter(innen) wirken als Motoren und Multiplikatoren. Ein MarktTreff, der von den Bürgerinnen und Bürgern des Dorfes angenommen wird, weil sie dort neben dem Einkaufen viele weitere Angebote finden, z.B. gesundheitliche Angebote, einen Geldautomat oder Treffmöglichkeiten, hat gute Chancen auf dauerhaften Erfolg.

Das Land Schleswig-Holstein fördert bis zu 55 Prozent der Entwicklungs- und Investitionskosten, nicht hingegen den laufenden Betrieb. Voraussetzung ist ein inhaltlich und wirtschaftlich tragfähiges Konzept.

Voraussetzungen für die Förderung:

- Gemeinden / Ortsteile mit bis zu 2.500 Einwohner(inne)n (Orientierungswert)

- Die maximale Größe des Lebensmittelkerngeschäfts liegt bei ca. 350 qm (Orientierungswert)
- Bestehende Grundversorgungseinrichtungen dürfen nicht durch den MarktTreff gefährdet werden (Prüfung auf Wettbewerbsverträglichkeit) (Interview Pfeiffer)

Gefördert werden:

- Planungs- und Beratungskosten (z.B. Standort-Check, MarktTreff-Projektleitung, Konzeptkosten, Tragfähigkeitsuntersuchung)
- bauliche Investitionen
- Ladeninfrastruktur
- begleitendes Coaching für Betreiberinnen und Betreiber für einen Zeitraum von drei Jahren.
- *Förderfähig sind generell nur Kosten für Einrichtungen der Grundversorgung.*

Generell nicht förderfähig sind:

- Warenbestand,
- Betriebskosten (Personal- und laufende Sachkosten),
- Ersatzinvestitionen von Ausstattungsgegenständen (MLUR 2009: 15)

Abb. 18: Umsatzpotentiale der MarktTreff-Modelle

	MarktTreff „S“	MarktTreff „M“	MarktTreff „L“	MarktTreff „XL“
Umsatzpotenzial	Markt-Funktion mit geringen Umsätzen	bis ca. 200.000 €	bis 750.000 €	über 750.000 €

Quelle: vereinfachte eigene Darstellung nach MarktTreff Projektteam 2011: 13

11.3.3 Kommunikationsstrategien und -instrumente

Die Kommunikation innerhalb der Einzelstandorte erfolgt in erster Linie durch die „Mundpropaganda“. Dies bedingt schon der Umstand, dass die MarktTreffs insbesondere in kleinen oder sehr kleinen Ortschaften ansässig sind und dort zumeist eine zentrale Funktion eingenommen haben. In diesem Zusammenhang ist zu sagen, dass die „Mundpropaganda“ sowohl positive als auch negative Meinungen transportiert, was wesentliche Effekte auf den Erfolg des jeweiligen MarktTreffs haben kann.

Auch durch die Presse, via Werbeanzeigen oder über Handzettel erhalten die BürgerInnen Informationen (Interview Pfeiffer).

11.4 Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz

Im Vordergrund der MarktTreffs steht eine verbesserte Versorgung der Bevölkerung mit Produkten des Grundbedarfs sowie ausgewählten Dienstleistungen in bereits heute unterversorgten ländlichen Gebieten, so dass in diesem Zusammenhang in erster Linie gesellschaftliche Vorteile angestrebt werden. Der Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz spielt hier eine untergeordnete Rolle und ist aufgrund verschiedener Faktoren kaum zu bewerten.

Tendenziell positiv hinsichtlich des Umwelt- und Klimaschutzes wirkt sich aus, dass durch die Einrichtung eines MarktTreffs die Dorfbewohner(innen) theoretisch nicht bis zum nächsten ländlichen Zentralort oder Unterzentrum fahren müssen. Allerdings ist zu beobachten, dass viele der automobilen Bewohner(innen) dennoch weiterhin mit dem Auto zu den Discounter in der Umgebung fahren (Interview Pfeiffer) und somit die komplette Einsparmöglichkeit von Pkw-Fahrten als nur gering eingestuft werden kann.

Einzelfahrten von automobilen Bürger(inne)n können jedoch deutlich reduziert werden, wenn es sich um Besorgungen des täglichen Bedarfs handelt oder z.B. physiotherapeutische Behandlungen, natürlich in Abhängigkeit vom Angebot des MarktTreffs inklusive der Dienstleistungen. Mögliche Hol- und Bringdienste von Personen ohne Autozugriff können durch die Einrichtung eines MarktTreffs tendenziell vermieden werden, da diesen nicht-automobilen Menschen durch den MarktTreff die Möglichkeit der eigenständigen Versorgung gegeben wird.

11.5 Gesellschaftliche/soziale Vorteile

Die MarktTreffs sichern die Grundversorgung in den Ortschaften und fördern die dörfliche Gemeinschaft. Der MarktTreff entwickelt und stärkt Engagement, Miteinander, Identifikation mit der Ortschaft sowie Kreativität bei den Menschen. Die MarktTreffs bewahren viele Orte vor der Verödung bzw. Degenerierung eines Ortes zum bloßen Schlafdorf (Interview Pfeiffer).

11.6 Auswahlbegründung und Fazit

Die MarktTreffs bieten dort wieder eine vielfältige Grundversorgung der Menschen an, wo Lebensmitteleinzelhändler und soziale Einrichtungen aus wirtschaftlichen Entscheidungen heraus verschwunden sind. Gerade in besonders kleinen Ortschaften kann sich der MarktTreff durch die Notwendigkeit des Engagements der Bürgerschaft zu einem neuen Dorfmittelpunkt entwickeln, der die Grundversorgung sichert und ein Ort der Kommunikation ist. Die Entwicklung eines solchen Dorfmittelpunktes ist sehr positiv für die Identifizierung der Menschen mit ihrem Dorf und kann diesem ein neues Gesicht und eine neue Gemeinschaft verleihen (Interview Pfeiffer).

Ähnliche Beispiele gibt es z.B. in Jülich-Barmen (DORV). Das Besondere am MarktTreff Schleswig-Holstein ist der Aufbau und die Vernetzung zahlreicher Einzelstandorte in Verbindung mit der Entwicklung einer starken landesweiten Marke MarktTreff.

11.7 Quellen und weiterführende Literatur

Interview Christina Pfeiffer, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 10.08.10

BMVBS/BBSR (Hg.) (2009a): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV - Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Bonn

BMVBS/BBSR (Hg.) (2009b): Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen – Evaluationsreport, BBSR-Online-Publikation 10/2009.

Gerwing, Stephanie (2009): Nachbarschaftsläden als Instrument zur Sicherung der wohnungsnahen Grundversorgung im städtischen Quartier – Diplomarbeit an der Technischen Universität Dortmund

MarktTreff-Projektteam (2011): Das MarktTreff-Modell: Einheit durch Vielfalt. Präsentation. Online verfügbar unter: http://www.smul.sachsen.de/laendlicher_raum/download/14_Thomas_grunewald_MarktTreffModell.pdf (Zugriff am 08.08.10)

Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Hg.) (2009): MarktTreff – Lebendige Marktplätze im ländlichen Raum. Online verfügbar unter: http://www.markttreff-sh.de/index.php?getFile=mt_handbuchokt08.pdf (Zugriff am 08.08.10)

Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Hg.) (2003): MarktTreff – Ländliche Dienstleistungszentren für mehr Lebensqualität in Schleswig-Holstein. Online verfügbar unter: <http://www.markttreff-sh.de/index.php?getFile=dokumentation.pdf> (Zugriff am 08.08.10)

Website BBSR im BBR: http://www.bbsr.bund.de/nn_103086/BBSR/DE/Raumb Beobachtung/Werkzeuge/Raumabgrenzung/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Kreistypen/kreistypen.html (Zugriff am 15.07.10)

Website destatis:

<http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/Content75/AltersgruppenFamilienstand,templateId=renderPrint.psm> (Zugriff am 08.08.10)

Website Dorfladen-Netzwerk: <http://dorfladen-netzwerk.de/sicherung-der-nahversorgung/markttreff-sh/> (Zugriff am 27.07.10)

Website Kreis Dithmarschen:

<http://www.dithmarschen.de/index.phtml?La=1&sNavID=647.148&mNavID=164.804&object=txl164.1975.1> (Zugriff am 29.07.10)

Website Kreis Schleswig-Flensburg: <http://www.schleswig-flensburg.de/index.phtml?mNavID=146.210&sNavID=146.213&La=1> (Zugriff am 27.07.10)

Website Land Schleswig-Holstein: http://www.schleswig-holstein.de/Portal/DE/LandLeute/ZahlenFakten/Bevoelkerung/Bevoelkerung_node.html (Zugriff am 08.08.10)

Website MarktTreff: <http://www.markttreff-sh.de> (Zugriff am 15.07.10)

Website MarktTreff 1: <http://www.markttreff-sh.de/index.php?seid=164> (Zugriff am 15.07.10)

Website MarktTreff 2: <http://www.markttreff-sh.de/index.php?seid=11> (Zugriff am 15.07.10)

Website MarktTreff 2: <http://www.markttreff-sh.de/index.php?seid=23> (Zugriff am 15.07.10)

Website Statistik Land Schleswig-Holstein: http://www.schleswig-holstein.de/Portal/DE/LandLeute/ZahlenFakten/Bevoelkerung/Bevoelkerung_node.html (Zugriff am 27.07.10)

Website Statistik Nord: <http://www.statistik-nord.de/daten/bevoelkerung-und-gebiet/bevoelkerungsstand-und-entwicklung/?type=tkmtdooqngwz> (Zugriff am 15.07.10)

12 Literaturverzeichnis und weiterführende Literatur

- Autokraft. Jahresberichte. Download unter: <http://www.kreis-oh.de/media/custom/loadDocument.phtml?ObjSvrID=335&ObjID=4017&ObjLa=1&Ext=PDF> (Zugriff am 02.11.2010)
- Beckmann, Ralf (2007): Nahversorgung als Basis der Zentrenbildung. Aktuelle Modelle, Strategien und Konzepte gegen wegbrechende Handels- und Dienstleistungsnutzung. Berlin (DSSW-Leitfaden, 56).
- BBSR (Hg.) (2010): ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen. Informationen zur Raumentwicklung. Heft 7/2010. Bonn
- BMVBS/BBSR (Hg.) (2009a): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV - Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Bonn
- BMVBS/BBSR (Hg.) (2009b): Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen – Evaluationsreport, BBSR-Online-Publikation 10/2009.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hg.) (2005): Raumordnungsbericht 2005. Bonn
- Bundesgesundheitsblatt, Gesundheitsforschung | Gesundheitsschutz (Hg.) 2010: Demografischer Wandel, Anforderungen an das Versorgungssystem und Lösungsansätze am Beispiel Mecklenburg-Vorpommern. Elektronischer Sonderdruck für W. Hoffmann. Springer-Verlag 2010, zur nichtkommerziellen Nutzung auf der privaten Homepage und Institutssite des Autors
- Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) (2004): Personennahverkehr für die Region - Innovationen für nachhaltige Mobilität. Bonn. Online verfügbar unter: http://www.bmbf.de/pub/personennahverkehr_fuer_d_region.pdf (Zugriff am 11.10.2010)
- Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWT) (Hg.) (2005): Endbericht zum Projekt: MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum. Berlin
- Dreier, Adina; Rogalski, Hagen; Oppermann, Roman Frank; Terschüren, Claudia; van den Berg, Neeltje; Hoffmann, Wolfgang (2009): A curriculum for nurses in Germany undertaking medically-delegated tasks in primary care. Journal of Advanced Nursing 66. Nr. 3 (2010): S. 635-644. Blackwell Publishing Ltd (online nicht verfügbar).
- Fachverband Mobile Verkaufsstellen (2010): Info Mai 2010. Online verfügbar unter: http://www.ernaehrungsdenkwerkstatt.de/fileadmin/user_upload/EDWText/TextElemente/Handel/Mobile_Verkaufsstellen_Infos_Mai_2010.pdf (Zugriff am 15.07.10)
- Finanz Informatik GmbH & Co. KG (Hg.) (2006): Itmagazin, Heft 1/2006: 28f
- Gerwing, Stephanie (2009): Nachbarschaftsläden als Instrument zur Sicherung der wohnungsnahen Grundversorgung im städtischen Quartier – Diplomarbeit TU Dortmund
- Grunewald, Thomas (2008): Das MarktTreff-Modell: Einheit durch Vielfalt. Präsentation. Online verfügbar unter: http://www.smul.sachsen.de/laendlicher_raum/download/14_Thomas_grunewald_MarktTreffModell.pdf (Zugriff am 08.08.10)
- Imoha (2002): Ergebnisse der Besucherbefragungen auf Verkaufsausstellungen des Fahrzeugwerkes Borco-Höhns. Online verfügbar unter: http://www.imoha.de/Ergeb02_Borco_Homepage.pdf (Zugriff am 15.07.10)
- Imoha (2003): Mobile Verkaufsfahrzeuge - Chance für die Belebung ländlicher Räume. Online verfügbar unter: http://www.imoha.de/Mobile%20Verkaufsstellen_Chance.pdf (Zugriff am 15.07.10)
- Innovationsagentur Stadtumbau NRW (Hg.) 2009: Einzelhandel im Wandel - Good Practice Reader der Innovationsagentur Stadtumbau NRW, 9/09. Düsseldorf. Online verfügbar unter: http://www.stadtumbau-nrw.de/pdf/dokumente/einzelhandel_09.pdf (Zugriff am 15.07.10)
- Kiefer, Josef (2006): Der Marktbus als Frequenzbringer – eine Initiative des Einzelhandels und der Gemeinde Losheim am See

- Liening, Bernd (2005): Rollende SB-Märkte. In: Lebensmittel Praxis, Nr. 23, 2.12.2005
- Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Hg.) (2003): MarktTreff – Ländliche Dienstleistungszentren für mehr Lebensqualität in Schleswig-Holstein. Online verfügbar unter : <http://www.markttreff-sh.de/index.php?getfile=dokumentation.pdf> (Zugriff am 08.08.10)
- Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Hg.) (2009): MarktTreff – Lebendige Marktplätze im ländlichen Raum. Online verfügbar unter : http://www.markttreff-sh.de/index.php?getfile=mt_handbuchokt08.pdf (Zugriff am 08.08.10)
- Schmidt, Ronald (2004): Bewegung die ankommt! - Der TaxiBus im Kreis Euskirchen. Online verfügbar unter: http://www.imago-mobil.de/Broschuere/067_082_Schmidt_18_10_imp.pdf (Zugriff am 28.07.2010)
- Schwieter, Christina 2008: Mobil sein heißt die Devise. Online verfügbar unter: <http://www.landundforst.de/?redid=216767> (Zugriff am 15.07.10)
- Tourenplan Rische: Online verfügbar unter: http://www.risches-rollender-supermarkt.de/tourenplan_1.htm (Zugriff am 15.07.10)
- van den Berg, Neeltje (2009): Möglichkeiten und Grenzen der Telemedizin in der Flächenversorgung; In: Der Ophthalmologe 9/09, Springer Medizin Verlag
- van den Berg, Neeltje (2010): Überführung des AGnES-Konzeptes in die Regelversorgung: Juristische Bewertung, Vergütung, Qualifizierung. In: Gesundheitswesen 2010
- van den Berg, Neeltje; Meinke, Claudia; Matzke, Melanie; Heymann, Romy; Fleßa, Steffen; Hoffmann, Wolfgang (2010): Delegation of GP-home visits to qualified practice assistants: assessment of economic effects in an ambulatory healthcare centre. "Directory of open access journals" <http://www.doaj.org/doi/func=abstract&id=572394> (Zugriff am 15.07.10).
- van den Berg, Neeltje; Meinke, Claudia; Matzke, Melanie; Heymann, Romy; Fleßa, Steffen; Hoffmann, Wolfgang; Fiß, Thomas; Suckert, Eileen; Pöller, Christian; Dreier, Adina; Rogalski, Hagen; Karopka, Thomas; Oppermann, Roman Frank (2009): AGnES: Hausarztunterstützung durch qualifizierte Praxismitarbeiter. In: Deutsches Ärzteblatt Heft 1–2/2009,
- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) (2008): Handbuch Alternative Bedienung im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Berlin. Online verfügbar unter http://www.vbbonline.de/download/dokumente/Handbuch_Alternative_Bedienung2008.pdf (Zugriff am 02.11.2010)
- Website Autokraft Tarifbestimmungen: http://www.autokraft.de/docs/2009-12-13_Tarifbestimmungen_SH-Tarif.pdf (Zugriff am 2.11.2010)
- Website Autokraft: <http://www.autokraft.de/de/id395.htm> (Zugriff am 2.8.2010)
- Website Bad Münstereifel: http://www.bad-muenstereifel.de/seiten/leben_wohnen/die_stadt/zahlenfakten.php (Zugriff am: 27.07.10)
- Website BBSR im BBR Stadt-/ Gemeindetyp: http://www.bbsr.bund.de/nn_84016/BBSR/DE/Raumb Beobachtung/Werkzeuge/Raumabgrenzung/en/StadtGemeindetyp/download__Ref__2006__xls,templateId=raw,property=publicationFile.xls/download_Ref_2006_xls.xls (Zugriff am 27.07.10)
- Website BBSR im BBR: http://www.bbsr.bund.de/nn_103086/BBSR/DE/Raumb Beobachtung/Werkzeuge/Raumabgrenzung/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Kreistypen/kreistypen.html (Zugriff am 15.07.10)
- Website Bergisch Gladbach: <http://www.bergischgladbach.de/service/downloads.aspx?id=13425> (Zugriff am 06.08.10)
- Website Blankenheim: <http://www.blankenheim-ahr.de/startseite/?id=2636&sid=oddq0521hir7mqqaachafsvg75> (Zugriff am: 27.07.10)
- Website Brandenburg: <http://www.brandenburg.de/sixcms/detail.php/lbm1.c.379427.de> (Zugriff am 17.11.10)
- Website Destatis: <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Bevoel>

kerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/Content75/AltersgruppenFamilienstand,templateId=rende
rPrint.psml (Zugriff am 06.08.10)

Website Dorfladen-Netzwerk: <http://dorfladen-netzwerk.de/sicherung-der-nahversorgung/markttreff-sh/> (Zugriff am 27.07.10)

Website Gemeinde Gangelt: <http://www.gangelt.de/unsere-gemeinde/zahlen-daten-fakten.html> (Zugriff am 15.07.10)

Website Gemeinde Selfkant: http://www.selfkant.de/index.php?option=com_content&task=view&id=30&Itemid=33 (Zugriff am 15.07.10)

Website Gemeinde Waldfeucht: http://www.waldfeucht.de/p/d1.asp?artikel_id=1057&liste=&tmpl_typ=Detail&p=1091 (Zugriff am 15.07.10)

Website Hellenthal: <http://www.hellenthal-eifel.com/index.php?id=78> (Zugriff am: 27.07.10)

Website Impuls 2005: http://www.impuls-2005.de/public/frs_neue_angebote.html (Zugriff am 15.07.10)

Website Information und Technik NRW: http://www.it.nrw.de/statistik/a/daten/amtlichebevoelkerungszahlen/rp3_juni10.html (Zugriff am: 27.07.10)

Website Karriere.de: <http://www.karriere.de/beruf/geld-auf-achse-die-mobile-bankfiliale-1217/> (Zugriff am: 30.08.10)

Website Kreis Barnim: <http://www.barnim.de/Zahlen-und-Fakten.66.0.html> (Zugriff am 15.07.10)

Website Kreis Dithmarschen: <http://www.dithmarschen.de/index.phtml?La=1&sNavID=647.148&mNavID=164.804&object=tx|164.1975.1> (Zugriff am 29.07.10)

Website Kreis Euskirchen 1: <http://www.kreis-euskirchen.de/wirtschaft/> (Zugriff am 29.07.10)

Website Kreis Euskirchen 2: <http://www.kreisgebiet.de/kreis-euskirchen/zuelpich.htm> (Zugriff am: 27.07.10)

Website Kreis Euskirchen 3: http://www.kreis-euskirchen.de/kreishaus/daten_fakten/index.php (Zugriff am: 27.07.10)

Website Kreis Euskirchen Statistik: http://www.kreis-euskirchen.de/kreishaus/daten_fakten/index.php (Zugriff am 29.7.10)

Website Kreis Euskirchen Zuständigkeiten ÖPNV: http://www.kreis-euskirchen.de/service/oepnv/zustaendigkeiten_oepnv.php (Zugriff am 12.10.10)

Website Kreis Heinsberg: <http://www.kreis-heinsberg.de/kreisportrait/statistisches/> (Zugriff am 15.07.10)

Website Kreis Schleswig-Flensburg: <http://www.schleswig-flensburg.de/index.phtml?mNavID=146.210&sNavID=146.213&La=1> (Zugriff am 27.07.10)

Website Kreis Uckermark: <http://www.uckermark.de/de/uckermark-in-zahlen-bevoelkerung> (Zugriff am 15.07.10)

Website Land Brandenburg: <http://www.brandenburg.de/sixcms/detail.php/lbm1.c.379427.de> (Zugriff am 15.07.10)

Website Land Mecklenburg-Vorpommern 1: <http://www.m-vp.de/land/fakten-territorium-bevoelkerung.htm> (Zugriff am 15.07.10)

Website Land Mecklenburg-Vorpommern 2: http://www.mecklenburg-vorpommern.eu/cms2/Landesportal_prod/Landesportal/content/de/Land_und_Regierung/Unser_Land/Daten_und_Fakten/Bevoelkerung%2c_Gebiet_und_Flaeche/index.jsp (Zugriff am 17.11.10)

Website Land Sachsen-Anhalt: <http://www.sachsen-anhalt.de/LPSA/index.php?id=6907> (Zugriff am 15.07.10)

Website Land Schleswig-Holstein: http://www.schleswig-holstein.de/Portal/DE/LandLeute/ZahlenFakten/Bevoelkerung/Bevoelkerung_node.html (Zugriff am 08.08.10)

Website Landesdatenbank: <https://www.landesdatenbank.nrw.de:443/ldbnrw/online.jsessionid=4B007090F9227BD6A20DA447F21A0330> (Zugriff am 06.08.10)

Website Landkreis Merzig-Wadern: <http://www.landkreis-merzig-wadern.de/> (Zugriff am 11.08.10)

Website LK Mansfeld-Südharz: Online verfügbar unter: <http://www.mansfeldsuedharz.de/index.php?id=108010888340> (Zugriff am 15.07.10)

Website Losheim am See: <http://www.losheim-stausee.de/gemeinde-losheim/marktbus.html> (Zugriff am: 11.08.10)

Website Losheim AST Fahrpreise: <http://www3.losheim-stausee.de/tourismus/anrufsammeltaxi0/fahrpreise.html?L=http%25> (Zugriff am 05.10.10)

Website Losheim AST: <http://www.losheim-stausee.de/tourismus/anrufsammeltaxi0.html> (Zugriff am 05.10.10)

Website Marktbus Losheim Fahrplan: <http://www.losheim-stausee.de/gemeinde-losheim/marktbus.html> (Zugriff am: 11.08.10)

Website MarktTreff 1: <http://www.markttreff-sh.de/index.php?seid=164> (Zugriff am 15.07.10)

Website MarktTreff 2: <http://www.markttreff-sh.de/index.php?seid=11> (Zugriff am 15.07.10)

Website Mechernich 1: <http://www.mechernich.de/seiten/aktuelles/2006/08/Busfahrplan.php> (Zugriff am 12.10.10)

Website Mechernich 2: http://www.mechernich.de/seiten/die_stadt/500_hs_zahlen_fakten.php (Zugriff am: 27.07.10)

Website Risches Rollender Supermarkt: Online verfügbar unter: <http://www.risches-rollender-supermarkt.de/wissenswertes.htm> (Zugriff am 15.07.10)

Website RVK: <http://www.rvk.de/startseite/fahrplanauskunft/besondere-fahrangebote/taxibus-info.html> (Zugriff am 29.07.10)

Website Sachsen-Anhalt: <http://www.stala.sachsen-anhalt.de/gk/fms/fms1li.html> (Zugriff am 17.11.10)

Website Sachsen: <http://www.statistik.sachsen.de/html/358.htm> (Zugriff am 17.11.10)

Website Setra: <http://www.setra.de/#/de/products/multiclass/s415nf/techdetails> (Zugriff am: 11.08.10)

Website Stadt Bergisch Gladbach: <http://www.bergischgladbach.de/datenfakten.aspx> (Zugriff am 06.08.10)

Website Stadt Eschweiler 1: <http://www.eschweiler.de/914.html> (Zugriff am 06.08.10)

Website Stadt Eschweiler 2: http://www.eschweiler.de/914_991.html (Zugriff am 05.08.10)

Website Stadt Eschweiler 3: http://www.eschweiler.de/index_5739.html (Zugriff am 04.08.10)

Website Statistik Land Schleswig-Holstein: http://www.schleswig-holstein.de/Portal/DE/LandLeute/ZahlenFakten/Bevoelkerung/Bevoelkerung_node.html (Zugriff am 27.07.10)

Website Statistik Nord: <http://www.statistik-nord.de/daten/bevoelkerung-und-gebiet/bevoelkerungsstand-und-entwicklung/?type=tkmtdooqmgwz> (Zugriff am 15.07.10)

Website Statistik Sachsen: http://www.statistik.sachsen.de/21/02_01/02_01_23_tabelle.asp (Zugriff am 15.07.10)

Website TaxiBus Euskirchen: <http://www.kreis-euskirchen.de/service/oepnv/taxibus.php> (Zugriff am 29.07.10)

Website TUVPT: <http://www.tuvpt.de/fileadmin/pdf/PNVRegion/PNVRegionBroschuere.pdf> (Zugriff am 01.09.10)

Website Uckermärkische Verkehrsgesellschaft (UVG): <http://www.uvg-online.com/wDeutsch/service/rufbus.php?navanchor=1010002> (Zugriff am 02.09.10)

Website Uni-Protokolle Uni Greifswald: <http://www.uni-protokolle.de/nachrichten/id/154472/> (Zugriff am 15.07.10)

Website VBB-Preisaukunft:
http://www.vbbonline.de/index.php?cat=2&sCat=394&id_language=1#anker1 (Zugriff am 02.11.10)

Website WestEnergie und Verkehr: <http://www.west-euv.de/verkehr/personenverkehr/multibus-anrufbus.html> (Zugriff am 15.07.10)

Werheid, Herbert; Wolf, Hans-Georg 2008: Mobiles Bürgerbüro Bergisch Gladbach

Winkens, Udo (2010): Die Entwicklung des MultiBusses im Kreis Heinsberg – Erfahrungen aus dem Betrieb eines flexiblen Rufbussystems, Präsentation vom 15.07.2010 in Kaiserslautern

Wuppertal Institut (2004a): MultiBus – Erfahrungen aus aufgabenverwandten Forschungsprojekten. Bericht im Rahmen des Projektes „MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum“ (Projektphasen I und II). Wuppertal. Online verfügbar unter: www.wupperinst.org

Wuppertal Institut (2004b): Innovative ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum – Good Practices aus europäischen Nachbarstaaten. Bericht im Rahmen des Projektes „Imago – Innovative Marketing- und Angebotskonzepte für Gemeinden mit Ortsbussystemen“. Wuppertal. Online verfügbar unter: www.imago-mobil.de

Wuppertal Institut (2004c): Rahmenbedingungen und Finanzierungsmodelle flexibler Angebotsformen in europäischen Regionen. Bericht im Rahmen des Projektes „Imago – Innovative Marketing- und Angebotskonzepte für Gemeinden mit Ortsbussystemen“. Wuppertal. Online verfügbar unter: www.imago-mobil.de

Wuppertal Institut (2004d): Wirtschaftlichkeit von flexiblen Angebotsformen. Vergleich von TaxiBus, Linienbetrieb und Anrufsammeltaxi im Kreis Euskirchen. Bericht im Rahmen des Projektes „Imago – Innovative Marketing- und Angebotskonzepte für Gemeinden mit Ortsbussystemen“. Wuppertal. Online verfügbar unter: www.imago-mobil.de

Wuppertal Institut (2005a): Erfahrungen aus aufgabenverwandten Forschungsprojekten: Bericht im Rahmen des Projektes „MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum“

Wuppertal Institut (2005b): Marketing- und Kommunikationskonzept in Anlehnung an das Soziale Marketing: Bericht im Rahmen des Projektes „MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum“

Wuppertal Institut (2006a): Dokumentation der empirischen Untersuchungen: Projektbericht im Rahmen des Forschungsvorhabens „MultiBus – Das Nahbussystem für den ländlichen Raum (MultiBus)“

Wuppertal Institut (2006b): Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des MultiBus. Wuppertal

Zahlen zur Wirtschaftlichkeit sowie Umwelt- und Klimaschutz online verfügbar unter: <http://www.kreisoh.de/media/custom/loadDocument.phtml?ObjSvrID=335&ObjID=4702&ObjLa=1&Ext=PDF> sowie <http://www.kreisoh.de/media/custom/loadDocument.phtml?ObjSvrID=335&ObjID=4017&ObjLa=1&Ext=PDF> (Zugriff am 15.07.10)